

Die Kraftfahrzeughaftpflicht in Frankreich und Deutschland

Eine rechtsvergleichende Untersuchung

Inaugural - Dissertation

zur Erlangung des akademischen Grades eines Doktors der Rechte
durch die Rechts- und Staatswissenschaftliche Fakultät der
Westfälischen Wilhelms - Universität zu Münster

vorgelegt von

Gerhard Cromme

aus Vechta

1 9 6 9

Die Kraftfahrzeughaftpflicht in Frankreich und Deutschland

Eine rechtsvergleichende Untersuchung



Inaugural - Dissertation

**zur Erlangung des akademischen Grades eines Doktors der Rechte
durch die Rechts- und Staatswissenschaftliche Fakultät der**

Westfälischen Wilhelms - Universität zu Münster

vorgelegt von

Gerhard Cromme

aus Vechta

1 9 6 9



Dekan: Prof. Dr. Seidenfus

1. Berichterstatter : Prof. Dr. Heldrich

2. Berichterstatter : Prof. Dr. Reinicke

Tag der mündlichen Prüfung: 14. Juli 1969

Inhaltsverzeichnis

I. Der Aufbau des Deutschunterrichts	1
1. Die Bedeutung des Deutschunterrichts	1
2. Die Aufgaben des Deutschunterrichts	2
3. Die Methoden des Deutschunterrichts	3
4. Die Medien des Deutschunterrichts	4
5. Die Organisation des Deutschunterrichts	5
6. Die Evaluation des Deutschunterrichts	6
II. Die deutsche Sprache	7
1. Die deutsche Sprache als Kommunikationsmittel	7
2. Die deutsche Sprache als Kultursprache	8
3. Die deutsche Sprache als Wissenschaft	9
4. Die deutsche Sprache als Kunst	10
5. Die deutsche Sprache als Beruf	11
6. Die deutsche Sprache als Hobby	12
7. Die deutsche Sprache als Freizeitaktivität	13
8. Die deutsche Sprache als Lebensgefühl	14
9. Die deutsche Sprache als Identitätsmerkmal	15
10. Die deutsche Sprache als Brücke	16
11. Die deutsche Sprache als Herausforderung	17
12. Die deutsche Sprache als Abenteuer	18
13. Die deutsche Sprache als Entdeckung	19
14. Die deutsche Sprache als Reise	20
15. Die deutsche Sprache als Abenteuer	21
16. Die deutsche Sprache als Entdeckung	22
17. Die deutsche Sprache als Reise	23
18. Die deutsche Sprache als Abenteuer	24
19. Die deutsche Sprache als Entdeckung	25
20. Die deutsche Sprache als Reise	26
21. Die deutsche Sprache als Abenteuer	27
22. Die deutsche Sprache als Entdeckung	28
23. Die deutsche Sprache als Reise	29
24. Die deutsche Sprache als Abenteuer	30
25. Die deutsche Sprache als Entdeckung	31
26. Die deutsche Sprache als Reise	32
27. Die deutsche Sprache als Abenteuer	33
28. Die deutsche Sprache als Entdeckung	34
29. Die deutsche Sprache als Reise	35
30. Die deutsche Sprache als Abenteuer	36
31. Die deutsche Sprache als Entdeckung	37
32. Die deutsche Sprache als Reise	38
33. Die deutsche Sprache als Abenteuer	39
34. Die deutsche Sprache als Entdeckung	40
35. Die deutsche Sprache als Reise	41
36. Die deutsche Sprache als Abenteuer	42
37. Die deutsche Sprache als Entdeckung	43
38. Die deutsche Sprache als Reise	44
39. Die deutsche Sprache als Abenteuer	45
40. Die deutsche Sprache als Entdeckung	46
41. Die deutsche Sprache als Reise	47
42. Die deutsche Sprache als Abenteuer	48
43. Die deutsche Sprache als Entdeckung	49
44. Die deutsche Sprache als Reise	50
45. Die deutsche Sprache als Abenteuer	51
46. Die deutsche Sprache als Entdeckung	52
47. Die deutsche Sprache als Reise	53
48. Die deutsche Sprache als Abenteuer	54
49. Die deutsche Sprache als Entdeckung	55
50. Die deutsche Sprache als Reise	56
51. Die deutsche Sprache als Abenteuer	57
52. Die deutsche Sprache als Entdeckung	58
53. Die deutsche Sprache als Reise	59
54. Die deutsche Sprache als Abenteuer	60
55. Die deutsche Sprache als Entdeckung	61
56. Die deutsche Sprache als Reise	62
57. Die deutsche Sprache als Abenteuer	63
58. Die deutsche Sprache als Entdeckung	64
59. Die deutsche Sprache als Reise	65
60. Die deutsche Sprache als Abenteuer	66
61. Die deutsche Sprache als Entdeckung	67
62. Die deutsche Sprache als Reise	68
63. Die deutsche Sprache als Abenteuer	69
64. Die deutsche Sprache als Entdeckung	70
65. Die deutsche Sprache als Reise	71
66. Die deutsche Sprache als Abenteuer	72
67. Die deutsche Sprache als Entdeckung	73
68. Die deutsche Sprache als Reise	74
69. Die deutsche Sprache als Abenteuer	75
70. Die deutsche Sprache als Entdeckung	76
71. Die deutsche Sprache als Reise	77
72. Die deutsche Sprache als Abenteuer	78
73. Die deutsche Sprache als Entdeckung	79
74. Die deutsche Sprache als Reise	80
75. Die deutsche Sprache als Abenteuer	81
76. Die deutsche Sprache als Entdeckung	82
77. Die deutsche Sprache als Reise	83
78. Die deutsche Sprache als Abenteuer	84
79. Die deutsche Sprache als Entdeckung	85
80. Die deutsche Sprache als Reise	86
81. Die deutsche Sprache als Abenteuer	87
82. Die deutsche Sprache als Entdeckung	88
83. Die deutsche Sprache als Reise	89
84. Die deutsche Sprache als Abenteuer	90
85. Die deutsche Sprache als Entdeckung	91
86. Die deutsche Sprache als Reise	92
87. Die deutsche Sprache als Abenteuer	93
88. Die deutsche Sprache als Entdeckung	94
89. Die deutsche Sprache als Reise	95
90. Die deutsche Sprache als Abenteuer	96
91. Die deutsche Sprache als Entdeckung	97
92. Die deutsche Sprache als Reise	98
93. Die deutsche Sprache als Abenteuer	99
94. Die deutsche Sprache als Entdeckung	100
95. Die deutsche Sprache als Reise	101
96. Die deutsche Sprache als Abenteuer	102
97. Die deutsche Sprache als Entdeckung	103
98. Die deutsche Sprache als Reise	104
99. Die deutsche Sprache als Abenteuer	105
100. Die deutsche Sprache als Entdeckung	106

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Einleitung	1
<u>Erster Teil:</u> Der haftungsbegründende Sach-	
verhalt	4
I. Die Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters ("gardien de l'automobile") in Frank- reich und Deutschland	6
A. Frankreich	6
1. Die geschichtliche Entwicklung der Sach- halterhaftpflicht in Art. 1384 Abs. 1 C.c.	6
2. Das Kraftfahrzeug als Sache im Sinne des Art. 1384 Abs. 1 C.c.	9
3. Der Begriff des "gardien" eines Kraftfahrzeuges	10
a. Die Begriffsmerkmale des "gardien"	10
aa. Gebrauch, Leitung und Kontrolle über das Fahrzeug	11
bb. Die Unterscheidung in "gardien du comportement" und "gardien de la structure"	13
cc. Die Anforderungen an die geistige Leistungsfähigkeit des "gardien"	14
b. Einzelfälle	15
aa. Der Eigentümer als "gardien"	15
bb. Übertragung und Verlust der Haltereigen- schaft	17
1. Die Übertragung der Haltereigenschaft	17
2. Der Verlust der Haltereigenschaft	20
B. Deutschland	
a. Der Begriff des Kraftfahrzeuges	22

b.	Der Schadenseintritt "bei dem Betriebe" des Kraftfahrzeuges	23
c.	Die verletzten Rechtsgüter in § 7 Abs. 1 StVG und der Umfang der Ausgleichs- pflicht nach dem Straßenverkehrsgesetz	24
2.	Die Haftpflichtsubjekte nach dem Straßen- verkehrsgesetz	25
a.	Die Kraftfahrzeughalter	25
aa.	Der Eigentümer als Halter	27
bb.	Der Übergang der Haltereigenschaft	28
b.	Der Kraftfahrzeugführer	30
C.	Vergleich	31
II.	Die Haftung des Kraftfahrers für eigenes schuldhaftes Verhalten	35
A.	Frankreich	35
1.	Das schädigende Verhalten in Art. 1382 C.c.	37
2.	Die Rechtswidrigkeit ("illicite") und Vorwerfbarkeit ("imputabilité")	37
a.	Die Rechtswidrigkeit	37
b.	Die Vorwerfbarkeit	40
B.	Deutschland	41
1.	Die Verletzungshandlung in § 823 BGB	42
2.	Die Rechtswidrigkeit	44
3.	Das Verschulden	47
C.	Vergleich	48
<u>Zweiter Teil: Der Schaden</u>		50
A.	Frankreich	50
I.	Der Schadensbegriff	50
II.	Die Schadensarten	51
1.	Der Vermögensschaden	51
a.	Der Sachschaden	52
aa.	Die Wertminderung ("dépréciation")	53
bb.	Der Nutzungsausfall ("privation de jouissance")	53

	b. Der Körperschaden	54
	aa. Die Heilungskosten und vermehrten Bedürfnisse	55
	bb. Die Aufhebung und Minderung der Erwerbsfähigkeit	55
2.	Das Schmerzensgeld	57
	a. Allgemeine Voraussetzungen	57
	b. Die Schmerzensgeldarten	58
III.	Die Voraussetzungen der Schadens- anerkennung	60
B.	Deutschland	62
I.	Der Schadensbegriff	62
II.	Die Schadensarten	63
1.	Der Vermögensschaden	63
	a. Der Sachschaden	64
	aa. Die Wertminderung	66
	bb. Der Nutzungsausfall	67
	b. Der Körperschaden	69
	aa. Die Heilungskosten und vermehrten Bedürfnisse	69
	bb. Die Aufhebung und Minderung der Erwerbsfähigkeit	70
2.	Das Schmerzensgeld	71
	a. Die allgemeinen Voraussetzungen des Schmerzensgeldes	71
	b. Die Bemessungsgrundlagen für die Höhe des Schmerzensgeldes	72
III.	Die Voraussetzungen der Schadens- anerkennung	75
C.	Vergleich	76
<u>Dritter Teil: Der Kausalzusammenhang</u>		84
A.	Frankreich	84
1.	Der direkte Schaden	85
	a. Das Mitwirken mehrerer Ursachen bei der Schadensentstehung	86
	b. Die Schadensneigung ("prédisposition")	88
	c. Die überholende Kausalität	89

2.	Die Schadensursache "cause génératrice" im Rahmen der Sachhalterpflicht des Art. 1384 Abs. 1 C.c.	89
B.	Deutschland	93
1.	Das Kausalitätsproblem im allgemeinen	93
2.	Einzelprobleme	95
a.	Mitwirken mehrerer Ursachen bei der Schadensentstehung	95
b.	Die Schadensneigung	97
c.	Die überholende Kausalität	97
C.	Vergleich	98
<u>Vierter Teil: Die Haftungsausschlußgründe</u>		101
I.	Die allgemeinen Haftungsausschluß- gründe	101
A.	Frankreich	
1.	Zufall und höhere Gewalt	102
a.	Die Begriffsbestimmung	102
b.	Einzelfälle	103
2.	Das Selbstverschulden	105
a.	Der völlige Ausschluß der Haftung	106
b.	Das mitwirkende Verschulden des Verletz- ten	107
3.	Das Verhalten eines Dritten	110
B.	Deutschland	111
1.	Das unabwendbare Ereignis im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG	111
a.	Die positiven Voraussetzungen des unab- wendbaren Ereignisses	113
aa.	Das Verhalten des Verletzten	113
bb.	Das Verhalten eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten	114
cc.	Das Verhalten eines Tieres	115
b.	Die negativen Voraussetzungen des unab- wendbaren Ereignisses	115
aa.	Die völlige Schuldlosigkeit	115
bb.	Keine fehlerhafte Beschaffenheit und kein Versagen der Einrichtungen des Kraftfahrzeuges	118

2.	Die Unterbrechung des Kausalzusammenhangs im Rahmen der deliktischen Verschuldenshaftung	119
a.	Das Verhalten des Verletzten	119
b.	Das Verhalten eines Dritten	120
C.	Vergleich	
II.	Die besonderen Haftungsausschlußgründe	124
A.	Frankreich: Die Gefälligkeitsfahrt	124
B.	Deutschland	126
1.	Die Schwarzfahrt	126
2.	Die unentgeltliche nicht geschäftsmäßige Personenbeförderung	129
3.	Der Haftungsverzicht und das Handeln auf eigene Gefahr	129
C.	Vergleich	132
<u>Fünfter Teil: Inhalt und die Geltendmachung des Schadensersatzanspruchs</u>		135
A.	Frankreich	135
1.	Die Berechnung des Schadensumfangs	135
2.	Art und Weise der Ersatzleistung	137
3.	Die Vorteilsausgleichung	138
4.	Der Drittschaden	140
a.	Der materielle Drittschaden	140
b.	Der immaterielle Drittschaden	142
5.	Die Geltendmachung des Ersatzanspruchs	143
B.	Deutschland	146
1.	Die Berechnung des Schadensumfangs	146
2.	Die Art und Weise der Ersatzleistung	147
3.	Die Vorteilsausgleichung	149
4.	Der Drittschaden	150
5.	Die Geltendmachung des Ersatzanspruchs	152
C.	Vergleich	154

<u>Sechster Teil: Der Haftungsgrund der Sachhalterhaft-</u>	
pflicht in Frankreich und der Kraft-	
fahrzeughalterhaftpflicht in	
	Deutschland
	159
A.	Der Haftungsgrund der Sachhalterhaft-
	plicht in Frankreich
	160
B.	Die Kraftfahrzeughalterhaftpflicht in
	Deutschland
	161
C.	Vergleich
	162
Abschluß	164
1.	Die Tendenz zur Ausweitung des Verkehrs-
	opferschutzes
	164
2.	Die Vorteile einer Kodifizierung des
	Kraftfahrzeughaftpflichtrechts
	165
3.	Reformprojekte
	167
Anhang	169
Abkürzungsverzeichnis	172
Literaturverzeichnis	175

Einleitung

Eine detaillierte Kenntnis des französischen Kraftfahrzeughaftpflichtrechts wird in Deutschland wegen des zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehrs immer wichtiger. Denn die Zahl der Fälle, bei denen Franzosen in Deutschland und Deutsche in Frankreich an Kraftfahrzeugunfällen beteiligt sind, steigt ständig. Im Mittelpunkt dieser Arbeit stehen nicht die Probleme der internationalen Zuständigkeit der Gerichte und die Fragen, welches Recht zur Anwendung kommt. In dieser Untersuchung soll vielmehr ein Vergleich des Kraftfahrzeughaftpflichtrechts in beiden Ländern gezogen werden. Zur Einführung in diese Problematik erscheint es aber angebracht, auch kurz einige Fragen des internationalen Privatrechts darzustellen.

Was die internationale Zuständigkeit französischer Gerichte¹⁾ betrifft, so ging der Gesetzgeber des Code civil ursprünglich davon aus, daß die Inanspruchnahme französischer Gerichte ein Privileg sei und deshalb von der französischen Staatsangehörigkeit mindestens einer der Parteien abhängig gemacht werden müsse, Art. 14 und 15 C.c. Dieses Prinzip hat auch heute noch Gültigkeit, es wurde aber 1923 mit Einführung des Art. 59 C. proc. civ. dahingehend eingeschränkt, daß bei deliktischen Ansprüchen auch das Gericht am Begehungsort der unerlaubten Handlung zuständig ist. Wenn also ein Franzose an einem Unfall beteiligt war, ist die Zuständigkeit französischer Gerichte immer gegeben. Nach Art. 59 C. proc. civ. gilt dies auch, wenn es sich nur um Ausländer handelte, sofern der Begehungsort der unerlaubten Handlung (d.h. in der Regel der Unfallort) in Frankreich liegt.

Die internationale Zuständigkeit deutscher Gerichte²⁾ ist nicht besonders geregelt. Sie ergibt sich aus der innerstaatlichen örtlichen Zuständigkeit. Die staatliche Zuständigkeit ist also gegeben, wenn der Beklagte im Anwendungsbereich der deutschen Prozeßgesetze seinen Gerichtsstand hat. Im Rahmen des Kraftfahrzeughaftpflichtrechts heißt dies, daß sich die Zuständigkeit deutscher Gerichte nach § 32 ZPO bestimmt, wonach das Gericht jedes Ortes zuständig ist, an dem sich ein Teil der unerlaubten Handlung verwirklicht hat. Zur Anwendung kommen kann auch § 20 StVG, der die

1) Riezler, S. 274 ff.

2) Ders., S. 218 ff.

gerichtliche Zuständigkeit nach dem Ort bestimmt, wo das schädigende Ereignis stattgefunden hat.

Die Antwort auf die Frage, welches Recht zur Anwendung kommt, wird in Frankreich davon abhängig gemacht, ob die Schadenersatzansprüche auf Art. 1382 oder Art. 1384 C.c. gestützt werden.³⁾ Weiterhin darf das anzuwendende Recht nicht gegen den französischen "ordre public" verstoßen.

Sofern es sich um die deliktische Verschuldenshaftung, (Art. 1382 C.c.) handelt, werden die Ansprüche der lex loci delicti commissi, d.h. dem Recht des Begehungsortes unterstellt. Dieser Grundsatz beruht auf der allerdings streitigen Auslegung des Art. 3 Abs. 1 C.c., wonach jeder Staat die Anwendung seiner Gesetze nur für die Handlungen beanspruchen kann, die auf seinem Staatsgebiet begangen wurden. Liegt der Begehungsort im Ausland, müssen auch französische Gerichte ausländisches Recht anwenden.

Bei der Haftungsvermutung (Art. 1384 C.c.) wird nicht auf den Begehungsort sondern auf den Ort der Rechtsgutsverletzung (lex loci injuriae) abgestellt, da die Rechtsgutsverletzung das entscheidende Tatbestandsmerkmal des Art. 1384 C.c. ist. Im Rahmen der Kraftfahrzeughaftpflicht ergeben sich aus dieser Differenzierung aber kaum Unterschiede.

Es war lange Zeit streitig, ob der eingeschränkte Ersatz des immateriellen Schadens in deutschen Gesetzen gegen den französischen "ordre public" verstößt.⁴⁾ Da aber nach allgemeiner Auffassung in Frankreich das Schmerzensgeld nicht zum unantastbaren Teil der französischen Rechtsordnung gehört, findet heute auch bei Kraftfahrzeugzusammenstößen auf deutschem Boden das deutsche Recht vor französischen Gerichten zum immateriellen Schaden Anwendung.⁵⁾

Deliktsstatut im deutschen internationalen Privatrecht ist die lex loci delicti commissi, wie sich mittelbar aus Art. 12 EGBGB ergibt. Hat ein Deutscher einen Unfall im Ausland verursacht, wird also von deutschen Gerichten ausländisches Recht angewandt mit der Maßgabe, daß der Schadenersatz den in Deutschland vorgesehenen Umfang nicht überschreitet, Art. 12 EGBGB. Ist ein Deutscher im

3) Batiffol, Nr. 554 ff.; Mazeaud-Tunc, Bd. III Nr. 2236 ff.

4) Paris, 2.10.1963, D 1964.Somm. 39.

5) Cass. civ., 30.5.1967, Clunet 1967, 622; Orléans, 8.7.1968, Clunet 1969, 408. vgl. unten S.80.

Ausland geschädigt worden, findet nur das ausländische Recht Anwendung.

Eine Ausnahme von dieser Grundregel wird durch die KriegsVO vom 17.12.1942 gemacht, die bei Schädigung eines Deutschen durch einen Deutschen im Ausland die Anwendung deutschen Rechts vorschreibt. Wenn Gültigkeit und Reichweite dieser Verordnung auch stark umstritten sind, so geht die überwiegende Ansicht dahin, daß sie zumindest für Verkehrsunfälle weiterbesteht⁶⁾.

6) Fikentscher, S. 620

Erster Teil: Der haftungsbegründende Sachverhalt

Jede Person muß den Schaden, den sie in ihren Rechtsgütern erleidet, so lange allein tragen, als nicht gewisse Haftungsvoraussetzungen erfüllt sind, die eine Schadensverlagerung auf einen anderen gerechtfertigt erscheinen lassen. Dem haftungsbegründenden Sachverhalt kann ein schuldhaftes oder schuldloses menschliches Verhalten zugrundeliegen. Das deutsche Recht unterscheidet deshalb zwischen der Verschuldenshaftung und der Erfolgshaftung, die als Gefährdungshaftung eine Haftung für Schäden aus nicht voll beherrschten Risiken ist¹⁾. In Frankreich folgt man dieser Einteilung nicht, da zumindest nach der herrschenden Terminologie das französische Haftpflichtrecht, von wenigen sondergesetzlichen Regelungen abgesehen, auf der Verschuldenshaftung beruht²⁾. Man unterscheidet hier die Haftung für eigenes schuldhaftes Verhalten und die Haftung für Sachen³⁾, die die Person trifft, unter deren Obhut ("garde") sie gestanden hat. Die Folgen dieser unterschiedlichen Einteilung in beiden Ländern sind nicht sehr groß. Bei Kraftfahrzeugunfällen kann die Haftpflicht in Frankreich und Deutschland deshalb neben der Verschuldenshaftung, Art. 1382 C.c., § 823 BGB, auch die Haftung des Halters ("gardien"), Art. 1384 C.c., § 7 StVG umfassen. Im Rahmen der Halterhaftpflicht wurde das Erfordernis des Verschuldens des haftungsbegründenden Merkmals weitgehend zurückgedrängt, da dies den Besonderheiten des Straßenverkehrs besser gerecht wurde. An die Halterhaftpflicht, die in Deutschland als Gefährdungshaftung, § 7 StVG, und in Frankreich als Sachhalterhaftpflicht ("responsabilité du fait des choses"), Art. 1384 C.c. bezeichnet wird, werden daher geringere Anforderungen geknüpft als an die Verschuldenshaftung. Dies hat sich vor allem in Frankreich dahin ausgewirkt, daß die Haftung ohne Verschulden im Vordergrund steht, zumal die Rechtsfolgen bei Halterhaftpflicht und Verschuldenshaftung nicht voneinander abweichen. In Deutschland gelten demgegenüber für die Haftung des Halters im Straßenverkehrsgesetz

1) Esser, Bd. I, S. 71.

2) Wollte man der in Deutschland üblichen Einteilung folgen, müßte man bei der Sachhalterhaftung des "gardien" in Art. 1384 Abs. 1 C.c. erst schwierige dogmatische Erörterungen anstellen, da die Grenzen zwischen der Verschuldens- und Erfolgshaftung schwer zu ziehen sind. Vgl. Heldrich, S. 23.

3) Das französische und das deutsche Recht kennen auch noch die Haftung für fremdes Verhalten. Besonders der Geschäftsherr kann u.U. für den Kraftfahrer haftbar sein, Art. 1384 Abs. 5 C.c., § 831 BGB. Im Gegensatz zur Regelung des § 831 BGB wird aber im Code civil gefordert, daß der Verrichtungsgehilfe schuldhaft gehandelt hat. Vgl. Cass. civ., 13.2.1957, Gaz. Pal. 1957, 1.424; Lalou, Nr. 1047.

nach der augenblicklichen Regelung Bestimmungen, die den zu ersetzenden Schaden dem Inhalt und der Höhe nach begrenzen. Nach der Anhebung der Höchstbeträge auf 250.000 DM im Falle der Tötung und Körperverletzung und auf 50.000 DM bei Sachschäden ist die Bedeutung der Kraftfahrzeughalterhaftung aber auch in Deutschland erheblich gestiegen. Denn da etwa 75% aller Unfälle nur Sachschäden zur Folge haben, diese aber selten 50.000 DM übersteigen, wird der Geschädigte in der Regel seine Ansprüche auf das Straßenverkehrsgesetz stützen. Weiterhin soll nach dem im Bundesjustizministerium ausgearbeiteten Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung und Ergänzung schadensrechtlicher Vorschriften das Straßenverkehrsgesetz so abgeändert werden, daß anstelle der bisherigen eigenständigen Regelung der Rechtsfolgen auf die Ersatzpflicht bei unerlaubten Handlungen nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch verwiesen wird. Damit entfielen die unterschiedliche Regelung des Schadensersatzes, und das Verhältnis von Verschuldenshaftung und Halterhaftung würde sich in Frankreich und Deutschland angleichen. Es erscheint deshalb zweckmäßig, die Haftung ohne Verschulden im Rahmen der Kraftfahrzeughaftpflicht in beiden Ländern in den Vordergrund dieser rechtsvergleichenden Arbeit zu stellen. Da aber der Verschuldenshaftung in Deutschland wegen ihrer weitergehenden Rechtsfolgen im Augenblick noch größerer Einfluß zukommt und sie auch in Frankreich häufig geltend gemacht wird, werden auch ihre Voraussetzungen erörtert werden.

I. Die Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters ("gardien de l'automobile") in Frankreich und Deutschland

In Deutschland hat der Gesetzgeber schon früh die Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters, d.h. seine Verpflichtung für Schäden aufzukommen, die sein Fahrzeug einem anderen zugefügt hat, im Straßenverkehrsgesetz geregelt. Das französische Recht kennt demgegenüber keine Sondervorschriften, die Bestimmungen über die Haftung der an Kraftfahrzeugunfällen Beteiligten enthalten.

A. Frankreich

Die Haftung des "gardien"⁴⁾ eines Kraftfahrzeuges ergibt sich aus 1384 Abs. 1 C.c. geregelt.

Hiernach hat jede Person den Schaden zu ersetzen, der durch Sachen in ihrem Gewahrsam verursacht wurde.

1. Die geschichtliche Entwicklung der Sachhalterhaftpflicht in Art. 1384 Abs. 1 C.c.⁵⁾

Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts war es in Frankreich unbestritten, daß sich die deliktische Haftung nur aus schuldhaftem Verhalten ergeben konnte, Art. 1382, 1383 C.c.. Mit zunehmender Industrialisierung häuften sich aber vor allem bei Arbeitsunfällen, die auf Explosionen von Motoren, Dampfkesseln und anderen Maschinen zurückzuführen waren, die Rechtsstreitigkeiten, in denen der Verschuldensnachweis dem Geschädigten nicht gelang. Denn häufig lag ein Verschulden überhaupt nicht vor oder konnte nicht nachgewiesen werden. Eine Klageabweisung bedeutete für den Geschädigten eine unzumutbare Härte. Die Rechtsprechung fand einen Ausweg, indem sie die Haftung des "gardien" einer Sache der Sachhalterhaftpflicht ("responsabilité du fait des choses") des Art. 1384 Abs. 1 C.c. unterstellte. Damit wurde Art. 1384 Abs. 1 C.c. eine selbständige Bedeutung zuerkannt, die er nach dem Willen des Ge-

4) Zur Unterscheidung vom Halter im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes und um Mißverständnisse im Falle einer wörtlichen Übersetzung des Begriffs "gardien" zu vermeiden, soll der Ausdruck "gardien" unübersetzt beibehalten werden. Unter einem Halter (détenteur) wird im französischen Recht derjenige verstanden, der eine Sache für einen anderen besitzt. Diese Begriffsbestimmung wurde aber gerade bei Kraftfahrzeugen als zu eng empfunden und veranlaßte die Rechtsprechung, den weiteren Begriff

setzgebers von 1804 nicht haben sollte. Ursprünglich war Art. 1384 Art. 1 C.c. nur als Einleitung der folgenden Artikel verstanden worden⁶⁾. Der Gesetzgeber stellte darin im ersten Teil fest, daß man nicht nur für Schäden aufzukommen hat, die durch eigenes Tun verursacht wurden, womit auf die Art. 1382, 1383 C.c. verwiesen wird. Im zweiten Teil leitet er dann auf die folgenden Artikel 1384 Abs. 3 ff., 1385, 1386 C.c. über, wonach man auch für solche Schäden einzustehen hat, die durch Personen hervorgerufen wurden, für die man verantwortlich ist, oder durch Sachen, die man in seiner Obhut hat.

Als selbständige Anspruchsgrundlage wurde Art. 1384 Abs. 1 C.c. erstmals in einem Urteil des Kassationshofs von 1896 verwandt⁷⁾. Seit diesem Zeitpunkt ist das französische Deliktsrecht starken Schwankungen unterworfen. Die Rechtsprechung begann sich langsam von der individuell subjektiven Anschauungsweise der Verfasser des Code civil zu lösen und schlug einen Weg ein, den Laurent⁸⁾ schon mehr als zwanzig Jahre vorher aufgezeigt hatte. Die Rechtsprechung dehnte die Haftung schnell auf den "gardien" jeder beliebigen Sache unterschiedslos aus. Lokomotiven, Eisenbahnwagen, Straßenbahnen, Aufzüge, Fahrräder, bespannte und unbespannte Fuhrwerke, Handwagen, Feuerwaffen, Bäume, Pfosten, Felsen und auch Elektrizität sind Sachen im Sinne des Art. 1384 Abs. 1 C.c.⁹⁾

Josserand¹⁰⁾ verlangte bereits im Jahre 1900 die uneingeschränkte Anwendung des Art. 1384 Abs. 1 C.c. auch auf den "gardien" eines Kraftfahrzeuges. Es dauerte aber noch bis zum Jahre 1930, ehe sich diese Meinung durchsetzte. In der Rechtsprechung herrschte nämlich lange Zeit Streit darüber, ob man auch dann Schadensersatz-

des "gardien" zu verwenden, der mit dem aufsichtsführenden Gewahrsamsinhaber im Sinne des Art. 1384 Abs. 1 C.c. identisch ist. Vgl. Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1158 f., 1174 ff.; Volk-mann, S. 32

- 5) Ausführliche Darstellungen der Entwicklung des Art. 1384 Abs. 1 C.c. finden sich bei Bürger, S. 10 ff.; Frener, S. 14 ff.; Kamp, S. 13 ff.; Scherrer, S. 3 ff.; Zweigert-Kötz, S. 3 ff.
- 6) Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1015, 1140 f.
- 7) Cass. civ., 16.6.1896, S. 1897. 1, 17, D.P. 1897.433.
- 8) Laurent, Bd. XX, Nr. 639.
- 9) Vgl. Kamp, S. 41 ff..
- 10) Josserand, D.P. 1900. 2.290.

ansprüche auf Art. 1384 Abs. 1 C.c. stützen könne, wenn der Wagen von Menschenhand gelenkt wurde. Die Appellationshöfe¹¹⁾ gingen nämlich in wörtlicher Auslegung des Art. 1384 Abs. 1 C.c. davon aus, daß der Unfall nicht auf ein menschliches Verhalten ("fait de l'homme") sondern nur auf einen in einer Sache begründeten Vorgang ("fait de la chose") zurückzuführen sein dürfe. Art. 1384 Abs. 1 C.c. fand demnach nur dann Anwendung, wenn das Fahrzeug zur Zeit des Unfalls nicht von Menschenhand gelenkt war. Damit unterlagen die meisten Kraftfahrzeugunfälle nicht der Sachhalterhaftpflicht des Art. 1384 Abs. 1 C.c.. Nur wenn sich die Bremse löste oder ein Benzintank explodierte ergaben sich - vorausgesetzt aber, daß der Wagen abgestellt war - Ansprüche aus Art. 1384 Abs. 1 C.c.¹²⁾. Diese Auslegung führte zu dem Ergebnis, daß das Verkehrsoffer eines geparkten, praktisch ungefährlichen Fahrzeugs, den erhöhten Schutz des Art. 1384 Abs. 1 C.c. genoß, während im Falle der Verletzung oder Tötung durch einen fahrenden Kraftwagen nach wie vor das Verschulden des Kraftfahrers nachgewiesen werden mußte¹³⁾. Im Jahre 1924 und nochmals 1927 erklärte der Kassationshof¹⁴⁾ Art. 1384 Abs. 1 C.c. bei Kraftfahrzeugunfällen für uneingeschränkt anwendbar und lehnte die Unterscheidung in Verursachung durch Menschen oder Sachen ab. Diese Entscheidungen des Kassationshofes wurden erforderlich, da die Appellationshöfe an ihrer Meinung festhielten, daß Art. 1384 C.c. nicht auf von Menschenhand gelenkte Fahrzeuge anwendbar sei. Da der Widerstand der Appellationshöfe auch nach diesen Urteilen nicht nachließ, wurde eine grundsätzliche Entscheidung der Vereinigten Kammern ("chambres réunies")¹⁵⁾

11) Amiens, 27.7.1905, D.P. 1908.2.316; Grenoble, 18.11.1905, D.P. 1905.2.479; Lyon, 18.5.1906, D.P. 1907. Somm. 24; Orléans, 25.2.1909, D.P. 1911.2.307; Bordeaux, 26.10.1908 und 23.3.1910, D.P. 1912.2.255; Seit der Justizreform von 1958 gibt es in erster Instanz zwei Gerichte, die "tribunaux de grande instance" (Landgerichte) und "tribunaux d'instance" (Amtsgerichte). Diese neuen Gerichte haben die früheren Zivilgerichte ("tribunaux civils" oder "tribunaux de première instance") und die Friedens- oder Kantonalgerichte ("justices de paix" oder "tribunaux cantonaux") abgelöst. Im Fall der Berufung kommt der Streit vor die Appellationshöfe ("cours d'appel"), bei Revision vor den Kassationshof ("cour de cassation"). Vgl. Mezger, RabelsZ 1960, 24ff.

12) Kamp, S. 26.

13) Kamp, a.a.O.; Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1212-1226.

14) Cass. civ. 29.7.1924, D.P. 1925. 5.; 21.2.1927, D.P. 1927.97.

15) Der Kassationshof besteht aus vier Zivilkammern (Première Chambre civile, Deuxième Chambre civile, Chambre commerciale et financière, Chambre sociale) und einer Strafkammer (Chambre criminelle). Die Nachprüfung von Urteilen der Appellationshöfe ist nur auf Rechtsfehler hin möglich. An die Tatsachenfeststellung bleibt der Kassationshof gebunden.

des Kassationshofs notwendig.

In diesem Urteil ¹⁶⁾ wurde festgestellt, daß Art. 1384 Abs. 1 C.c. auf alle lebenden Sachen ohne Einschränkung anwendbar ist, unabhängig davon, ob sie von Menschenhand geführt wurden, und daß Art. 1384 Abs. 1 C.c. weiterhin eine Haftungsvermutung gegen den "gardien" zum Inhalt hat, die sich auf dessen Verschulden und den Kausalzusammenhang mit dem eingetretenen Schaden erstreckt. Mit diesem wichtigen Urteil wurde die Haftung des "gardien" grundsätzlich der Sachhalterhaftpflicht des Art. 1384 Abs. 1 C.c. unterstellt. Aber auch nach diesem Urteil waren noch nicht alle Unklarheiten beseitigt. In der folgenden Zeit ergingen noch zahlreiche Entscheidungen, die zur Haftpflicht der am Straßenverkehr Beteiligten Stellung nahmen.

2. Das Kraftfahrzeug als Sache im Sinne des Art. 1384 Abs. 1 C.c.

Voraussetzung der Haftpflicht des "gardien" ist, daß ein Schaden durch eine Sache hervorgerufen wurde, die er im Gewahrsam hat. Aus dem geschichtlichen Überblick ergibt sich, daß die Rechtsprechung unter "Sache" im Sinne des Art. 1384 Abs. 1 C.c. jeden leblosen Gegenstand versteht. Unterscheidungen, die auf die Beweglichkeit ¹⁷⁾, die Gefährlichkeit ¹⁸⁾ oder die Art des Antriebs ¹⁹⁾

Hebt er ein Urteil auf, überweist er den Rechtsstreit an einen anderen Appellationshof, der aber an die Rechtsauffassung des Kassationshofs nicht gebunden ist, sondern frei entscheiden kann. Urteilt auch der zweite mit der Sache befaßte Appellationshof wie der erste, werden bei Einlegung eines Rechtsmittels die Vereinigten Kammern des Kassationshofs mit dem Rechtsstreit befaßt. Die Vereinigten Kammern setzen sich aus allen fünf Kammern des Kassationshofs zusammen. Wird auch jetzt das Urteil des zweiten Appellationshofs wiederum mit der gleichen Begründung aufgehoben, wie schon der erste, ist nunmehr der dritte mit der Sache befaßte Appellationshof an die Begründung gebunden. Diese Bindungswirkung gilt aber nur für den anhängigen Rechtsstreit. Vgl. Cornu-Foyer, S. 189 ff., 577 ff.; Cuche-Vincent, Nr. 126 ff.; Morel, S. 100 ff., 516 ff.

16) Cass. ch. ré., 13.12.1930, D.P. 1930.57 Anm. Ripert; S 1930.1.121 Anm. Esmein; Gaz. Pal. 1930.1.393.

17) Cass. civ., 26.6.1924, D.P. 1924.159; in den folgenden Entscheidungen wurde auf die Beweglichkeit nicht mehr abgestellt: Vgl. Cass. civ., 4.6.1942, Gaz. Pal. 1942.2.215; vgl. Carbonnier, Nr. 190; Colin-Capitant, Nr. 1203; Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 616.

18) Cass. ch. ré., 12.2.1930, a.a.O.; Savatier, Bd. I, Nr. 349 ff.

19) Goré, Nr. 153 f.; vgl. Lalou, Nr. 1189 Anm. 2; Savatier, Bd. I, Nr. 353 ff.; Cass. civ. 19. und 24.2.1941, Gaz. Pal. 1941.1.423; D.A. 1941.129.

abstellen, konnten sich nicht durchsetzen²⁰⁾. Der Anwendungsbereich des Art. 1384 Abs. 1 C.c. erstreckt sich ausnahmslos auf alle leblosen Sachen, sofern es keine sondergesetzliche Regelung gibt, was aber für Kraftfahrzeuge nicht der Fall ist²¹⁾. Damit ist jedes Kraftfahrzeug unabhängig von der Größe, Ausstattung oder zulässigen Geschwindigkeit "Sache" im Sinne des Art. 1384 Abs. 1 C.c.. Der Gesetzestext verlangt auch nicht im Gegensatz zu der Regelung in § 7 Abs. 1 StVG und § 823 Abs. 1 BGB die Verletzung eines bestimmten Rechtsguts. Da in Art. 1384 Abs. 1 C.c. allgemein von "Schaden" gesprochen wird, verpflichtet die Herbeiführung eines jeden Nachteils zum Schadensersatz²²⁾.

3. Der Begriff des "gardien" eines Kraftfahrzeuges

Die Haftung für einen Unfall trifft den "gardien" eines Kraftfahrzeuges, dessen Bestimmung größte Bedeutung zukommt, da es sich in der Regel schon hier entscheidet, wer den Schaden zu tragen hat. Gelingt es dem Geschädigten, den "gardien" des am Unfall beteiligten Kraftfahrzeuges ausfindig zu machen, haftet dieser wegen der praktischen Schwierigkeiten, sich von der Haftung zu entlasten. Konnte der Geschädigte die Haltereigenschaft keiner Person nachweisen, mußte er zumindest bis zur Einführung des Garantiefonds²³⁾ und der allgemeinen Versicherungspflicht²⁴⁾ den Schaden selbst tragen, sofern ein Verschulden des Kraftfahrzeugführers nicht vorlag.

a. Die Begriffsmerkmale des "gardien"

Man hat zur Ermittlung der Begriffsmerkmale des "gardien" Art. 1385 Code civil zum Vergleich herangezogen. Da aber nach Ansicht des Gesetzgebers von 1804 Art. 1384 Abs. 1 C.c. keine selbstständige Bedeutung haben sollte, erscheint es nicht möglich, den

20) Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1192, 1208 ff.

21) Carbonnier, Nr. 190; Colin-Capitant, Nr. 1201.

22) Vgl. unten S. 50 f.

23) Der Garantiefonds wurde durch Art. 15 des Gesetzes vom 30.12.1951 geschaffen. Er soll vor allem bei Zahlungsunfähigkeit eines Nichtversicherten, Ausfall einer Versicherungsgesellschaft oder Fahrerflucht den Ersatz von Personenschäden einschließlich des immateriellen Schadens übernehmen. Vgl. Bedour, S. 652 ff.; Bott, S. 113 ff.; Mazeaud-Tunc, Bd. III, Nr. 2753 ff.; Schneider.

"gardien" eines Tieres und Kraftfahrzeuges gleichzusetzen. Auch die Innehabung("détention")²⁵⁾, von der in Art. 1384 Abs. 2 C.c. gesprochen wird, eignet sich nicht als Auslegungshilfe, da der Gesetzgeber bei der Einführung dieses Absatzes im Jahre 1922²⁶⁾ auf den Absatz 1 keinen Einfluß nehmen wollte²⁷⁾.

0

aa. Gebrauch, Leitung und Kontrolle über das Fahrzeug

Bis zur Entscheidung der Vereinigten Kammern von 1941²⁸⁾ unterschied die Rechtsprechung und Lehre zwischen tatsächlichem und rechtlichem Gewahrsam ("garde matérielle") und ("garde juridique")²⁹⁾ "Gardien" konnte nur sein, wer neben der Möglichkeit tatsächlicher Einflußnahme auf die Sache auch noch ein Recht zum Besitz hatte. Ein Dieb schied damit als "gardien" aus. Diese Unterscheidung wurde 1941 fallengelassen. Unabhängig von den rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten sollte "gardien" die Person sein, deren Gebrauch ("usage"), Leitung ("direction") und Kontrolle ("contrôle") das Fahrzeug unterlag. Diese drei Erfordernisse sind nicht getrennt zu verstehen, sondern bilden eine Einheit. Unter Gebrauch, ein Begriff, der der Tierhalterhaftung in Art. 1385 C.c. entnommen wurde, versteht man die Nutzung in eigener Person oder durch einen Verrichtungsgehilfen³⁰⁾. Das Merkmal "Leitung" ist weit auszulegen. Nicht nur die Führung ("conduite")

24) Die obligatorische Automobilhaftpflichtversicherung wurde durch das Gesetz vom 27.2.1958 und die Verordnung vom 7.1.1959 eingeführt. Art. 1 des Gesetzes bestimmt, daß jede natürliche oder juristische Person, die wegen der Verursachung von Körper- oder Sachschäden durch ein Landkraftfahrzeug, dessen Anhänger oder Auflieger gegenüber einem Dritten haftpflichtig werden kann, eine Versicherung abschließen muß, die die Haftpflicht deckt.

25) Vgl. zum Begriff des Halters ("détenteur") oben S. 6.

26) Gesetz vom 7.11.1922.

27) Ausführlich zum Begriff des "gardien" Blaevoet, D 1955 chr. 37; Goldman, Lanvoueux, S. 122 ff.; Meynier; Roche, S. 188 ff., 264 ff.

28) Cass. ch.ré., 2.12.1941, S 1941.1.217; Gaz. Pal. 1941.2.467, D.C.1942.25 Anm. Ripert.

29) Cass. Req., 15.12.1930; Gaz. Pal. 1931.1.121; Cass. Req., 30.4.1934, S 1934.1.383.

30) Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1090 - 2 ff.

des Wagens in eigener Person wird hierunter gesehen, sondern die tatsächliche Einwirkungsmöglichkeit auf das Fahrzeug, die auch durch Dritte ausgeübt werden kann. Damit kann auch nach Überlassen des Fahrzeugs an eine andere Person die Haltereigenschaft des "gardien" unberührt bleiben. Durch das Erfordernis der "Kontrolle" wird zur genaueren Bestimmung des Begriffs "Leitung" die Überwachungsfunktion des "gardien" unterstrichen³¹⁾.

Die einzelnen Bestimmungsmerkmale ergänzen sich gegenseitig³²⁾, wie andere in der Rechtsprechung später entwickelte Definitionen zu erkennen geben. In der Regel wiederholen die Gerichte die vom Kassationshof 1941 entwickelte Formel oder ändern sie leicht ab. Im übrigen sprechen sie vom "Herrscher über die Sache"³³⁾ oder von der Macht, "Aufsicht" und "Leitung" durchzuführen³⁴⁾. Es wird auch häufig allein auf die "Leitung" als dem wichtigsten Begriffselement abgestellt³⁵⁾. Dem Gebrauch im eigenen Interesse und zu eigenem Vorteil kommt eine untergeordnete Bedeutung zu, wenn die Nutzungsziehung auch als Indiz bei der Bestimmung des "gardien" mitberücksichtigt werden kann³⁶⁾.

Im Ergebnis kann man damit als "gardien" die Person ansehen, die die tatsächliche Herrschaftsgewalt verbunden mit der Möglichkeit der freien und uneingeschränkten Verfügung über die Sache ausübt³⁷⁾. In der Regel wird dies der Eigentümer sein; deshalb wird dieser auch auf Grund einer widerlegbaren Vermutung als alleiniger "gardien" des Fahrzeugs angesehen³⁸⁾.

31) Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1160.

32) H. Mazeaud, Anm. S. 1941.1.217.

33) "Maitre de la chose"; Vgl. Cass. civ., 27.12.1944, D. 1945.237 Anm. Ripert; Cass. civ., 28.1.1947, D 1947.177; Cass. civ., 17.4.1947, D 1947.362.

34) Cass. civ., 15.6.1948, S 1948.485 Anm. Ripert.

35) Cass. civ., 5.1.1956, S 1957.261 Anm. Rodière.

36) Vgl. Cass. civ., 4.11.1942 und Cass. Req., 22.6.1943, D.A.1947.145 Anm. Tunc; Cass. civ., 15.6.1948, D 1948.485 Anm. Ripert; Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr.1158; a.A. Savatier, Bd. I, Nr.362, da nach seiner Ansicht der Haftungsgrund des Art. 1384 Abs.1 C.c. die Risikotheorie ist. Vgl. unten S. 159.

37) Bürger, S. 26; Frener, S. 76 ff.; Haffter, S. 110; Kamp, S. 96; Lalou, Nr. 1213 ff.; Savatier, Bd. I, Nr. 359 ff.

38) Vgl. Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1164.

bb. Die Unterscheidung in "gardien du comportement" und "gardien de la structure"

Im Einzelfall ist es häufig schwierig, die Person zu ermitteln, die diesen entscheidenden Einfluß auf den Wagen ausübt. Die Schwierigkeiten werden vor allem dadurch hervorgerufen, daß es sich bei der Sachhalterhaftpflicht, wie sich aus der geschichtlichen Entwicklung ergab, um eine Haftung handelt, in der das Verschulden vermutet wird³⁹⁾.

Wenn nun ein vom Eigentümer personenverschiedener Fahrer schuldhaft einen Unfall verursacht, zögern Rechtsprechung und Lehre, den Eigentümer als "gardien" anzusehen, da nach überwiegender Ansicht die Haftung aus Art. 1384 Abs. 1 C.c. auf Verschulden beruht, der Eigentümer aber offensichtlich schuldlos ist. Ebenso treten Bedenken auf, wenn der Unfall nicht auf Verschulden des Fahrers, sondern auf einen Beschaffenheitsfehler des Kraftfahrzeuges zurückzuführen ist, der unerkennbar bleiben mußte⁴⁰⁾. Deshalb wurde in der Lehre⁴¹⁾ unterschieden zwischen dem Fahrer, der auf eine verkehrsgerechte Fahrweise zu achten hat ("gardien du comportement"), und dem Eigentümer des Fahrzeugs ("gardien de la structure"), der auf eine ordnungsgemäße Arbeitsweise des Motors, Getriebes usw. achten muß. Die Rechtsprechung hat sich zu dieser Unterscheidung nicht abschließend geäußert. Es liegen ablehnende⁴²⁾ und implizit⁴³⁾ zustimmende Stellungnahmen vor. Man kann aber eine Grundtendenz verfolgen, nach der bei Personenverschiedenheit von Fahrer und Eigentümer der "gardien" je nach der Schadensursache bestimmt wird⁴⁴⁾.

39) Wenn man auch seit dem Jahre 1930 nicht mehr von Verschuldensvermutung ("présomption de faute") sondern von Haftungsvermutung ("présomption de responsabilité") spricht, so hält doch die herrschende Meinung daran fest, daß der Code civil nur eine Haftung für Verschulden ausspricht, und daß auch Art. 1384 Abs. 1 C.c. hiervon keine Ausnahme macht. Vgl. unten S. 160.

40) Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1160-2.

41) Goldman, Nr. 116 ff., 131 ff.

42) Cass. civ., 30.6.1953, JCP 1953 II 7811 Anm. Savatier; Cass. civ., 5.1.1956 D 1957.261 Anm. Rodière; Poitiers, 29.10.1952, D 1952, 68.

43) Cass. civ., 30.6.1953, JCP 1953 II 7811 Anm. Savatier; Cass. civ., 5.1.1956 D 1957.261 Anm. Rodière; Paris, 23.6.1956, JCP 1959 II 11082 Anm. Savatier.

44) Vgl. Cass. civ., 15.2.1924.1.244; Cass. civ., 19.1.1927, D.P. 1928.1.17; Cass. Req., 15.12.1930, S 1931.1.66; Cass. Req., 20.3.1944, S 1945.1.46; Carbonnier, Nr. 193; Goldman, Festschrift Roubier, Bd. II, S. 51ff.; Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1160-3.

Es kommt der Rechtsprechung darauf an, die im Code civil vorherrschende Verschuldenshaftung zur Anwendung zu bringen und, wenn möglich, mangels einer gesetzlichen Sonderbestimmung zu verhindern, daß eine Person für das Verschulden einer anderen haftet⁴⁵⁾. Die Haftpflicht soll denjenigen treffen, der den Schadenseintritt verhindern kann.

cc. Die Anforderungen an die geistige Leistungsfähigkeit des "gardien"

Neben dem objektiven Erfordernis der tatsächlichen Gewaltausübung über das Kraftfahrzeug verlangt die Rechtsprechung im subjektiven Bereich eine gewisse geistige Leistungsfähigkeit des "gardien" ("faculté de discernement"), da diese bei den Merkmalen der Haltereigenschaft wie Leistung und Kontrolle vorausgesetzt wird⁴⁶⁾. In der Lehre⁴⁷⁾ hat diese Einstellung der Rechtsprechung keine Zustimmung gefunden, da die Anhänger der Risikotheorie eine Wiedereinführung der nach ihrer Ansicht 1930 aufgegebenen Verschuldenshaftung sahen, und auch eine große Zahl der Vertreter der Verschuldensstheorie das Verschulden in objektiv abstrakter Weise bemißt. Auch Geisteskranke und Kleinkinder können nach dieser Ansicht schuldhaft handeln⁴⁸⁾. Deshalb sind auch in der Rechtsprechung die Anforderungen an die geistigen Fähigkeiten des "gardien" nicht sehr hoch. Ein Minderjähriger kann durchaus die für einen "gardien" erforderliche Einsicht haben⁴⁹⁾. Unter Umständen ist auch ein Geisteskranker, der seinen Zustand kannte, als "gardien" anzusehen⁵⁰⁾. Auch ein Epileptiker bleibt während eines Anfalls "gardien" des Kraftfahrzeuges⁵¹⁾.

Im folgenden wird anhand der wichtigsten Einzelfälle die Übertragung und der Verlust der Haltereigenschaft erläutert.

45) Jauffret, S. 243.

46) Cass. civ., 28.4.1947. D 1947.329 Anm. Lalou; vgl. Jauffret, S. 76.

47) Bürger, S. 32 f.; Carbonnier, Nr. 193; Goldman, S. 139, 214; Rodière, Nr. 1541; Savatier. Bd. I, Nr. 359; Scherrer, S. 44.

48) Mazeaud-Tunc, Bd. I, Nr. 462 ff. m.w.N..

49) Trib. civ. Seine, 24.9.1957, D. 1958 Somm. 18, Gaz. Pal. 1957. 2.350; Anm. H.L. Mazeaud, Rev. trim. civ. 1958, 78; Paris, 5.6.1959, D 1959 Somm. 76; vgl. Cass. civ., 14.3.1963, D. 1963.500.

50) Riom, 12.12.1955, JCP 1955 II 9191 Anm. Carel; Colmar, 22.12.1965, D 1966. Somm. 65; Bürger S. 35.

51) Cass. civ., 18.12.1964, D 1965.191 Anm. Esmein; Nîmes, 13.3.1961, JCP 1961. II. 12360 Anm. Esmein.

b. Einzelfälle

aa. Der Eigentümer als "gardien"

Da der Eigentümer⁵²⁾ in der Regel die umfassendsten Rechte auf das Kraftfahrzeug hat, wird er auch Gebrauch, Leitung und Kontrolle ausüben⁵³⁾. Deshalb wird zugunsten des Geschädigten vermutet, daß der Eigentümer "gardien" ist⁵⁴⁾, da Dritte nicht immer die Beziehungen kennen, die zwischen den Beteiligten bestehen. Aus Billigkeitserwägungen muß deshalb der Eigentümer nachweisen, daß er nicht mehr "gardien" ist. Dieser Beweis ist schwer zu führen. Er wird nur dann als gelungen angesehen, wenn der Eigentümer jede tatsächliche Einflußmöglichkeit auf den Wagen verloren hat und eine andere Person "gardien" ist⁵⁵⁾. Grundsätzlich soll nämlich nur eine einzige Person "gardien" des Fahrzeugs sein⁵⁶⁾. Von diesem Prinzip wird aber durch die Unterscheidung in "gardien du comportement" und "gardien de la structure" eine wichtige Ausnahme gemacht⁵⁷⁾. Da eine Tendenz besteht, diese Trennung immer dann vorzunehmen, wenn der Eigentümer zur Zeit des Unfalls nicht am Steuer seines Fahrzeugs war, wird die Ausnahme fast zur Regel.

Im Falle des Verkaufs eines Kraftfahrzeuges ist zu beachten, daß nach französischem Recht der Eigentumswechsel schon bei Abschluß des Kaufvertrages eintritt⁵⁸⁾. Da "gardien" aber nur sein kann,

- 52) Die Stellung des Eigentümers von beweglichen Sachen ist in Art. 2279 Abs. 1 C.c. geregelt. Hiernach entscheidet der Besitz über die Rechtstellung Dritten gegenüber: "En fait de meubles, la possession vaut titre".
- 53) Auch in der Person des Nießbrauchers ("usufruitier") Art. 578 ff. C.c., werden diese Merkmale in der Regel vereinigt sein. Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1162.
- 54) Ständige Rechtsprechung. Cass. Req. 12.1.1927, D 1927.145. Für den Eigentümer eines Kraftfahrzeuges wurde diese Vermutung erstmals in einer Entscheidung des Kassationshofs vom 12.12.1933, S 1934.1.72 ausgesprochen.
- 55) Cass. civ. 19.4.1956, D 1956. Somm. 103; Cass. civ. 11.5.1956, D 1957.121. Anm. Rodière; Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1164. Nur im Fall von Miteigentum wurde die Mithaltereigenschaft der Miteigentümer angenommen. Cass. civ. 11.3.1964, D 1964. Somm. 102.
- 56) Vgl. Lalou, Nr. 1213 ff.; Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1164; Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 614-2; Eine ähnliche Lösung ergibt sich aus Art. 1385 C.c., wo der Eigentümer oder die Person, die das Tier benutzt, als "gardien" angesehen wird.
- 57) Vgl. oben S. 13.
- 58) Art. 1582 ff.

wer die tatsächliche Einflußmöglichkeit auf den Wagen hat, kommt es hier nicht auf den Wechsel im Eigentum, sondern auf die Übergabe des Kraftwagens an⁵⁹⁾. Die Übergabe des Kraftfahrzeugscheines ("carte grise") reicht zur Begründung der Haltereigenschaft nicht aus. Auch bei einem Kauf auf Probe ("vente à l'essai"), Art. 1588 C.c., oder unter Eigentumsvorbehalt ("vente à temperament") tritt der Wechsel in der Person des "gardien" erst bei der Übergabe des Wagens ein⁶⁰⁾.

Im Falle der Beschlagnahme eines Fahrzeugs ("réquisition du véhicule") verliert der Eigentümer die Haltereigenschaft, da er nicht mehr die freie Verfügungsgewalt hat. Dies gilt selbst dann, wenn er oder ein von ihm bestellter Fahrer für die Beschlagnahmestelle weiterfahren⁶¹⁾.

Juristische Personen des Privatrechts und des öffentlichen Rechts können "gardiens" eines Kraftfahrzeuges sein, wenn sie auch dessen Eigentümer sind⁶²⁾.

Der Beweis des Eigentümers, daß er den Gewahrsam auf einen anderen übertragen hat, wird in den letzten Jahren wesentlich erschwert. Auf diese Entwicklung, die zu dem Ergebnis führt, daß die Haltereigenschaft praktisch nur noch mit dem Eigentum wechselt, wird auch in der Literatur hingewiesen⁶³⁾. Wenn diese Betrachtung auch etwas überspitzt erscheint, so wird man doch eine häufige Identität von Eigentümer und "gardien" feststellen können⁶⁴⁾.

59) Savatier, Bd. I, Nr. 363.

60) Dijon, 20.2.1936, D.H. 1936.202; Savatier, a.a.O.

61) Cass. crim., 11.1.1945, Gaz. Pal. 1945.I.113; Cass. civ., 29.1.1954, D 1954. . Somm. 27.

62) Vgl. Kamp, S. 99 f.

Juristische Personen des Privatrechts ("personnes morales privées") können Gesellschaften des bürgerlichen Rechts ("sociétés civiles") und Handelsgesellschaften ("sociétés commerciales") sein. Unter dem Begriff Handelsgesellschaften werden offene Handelsgesellschaften ("sociétés en nom collectif"), Kommanditgesellschaften ("sociétés en commandite"), Aktiengesellschaften ("sociétés anonymes") und Gesellschaften mit beschränkter Haftung ("sociétés à responsabilité limitée") verstanden. Ripert, Traité, Nr. 563 ff.; Planiol, Traité, Bd. I, Nr. 697 ff. Juristische Personen des öffentlichen Rechts ("personnes publiques") sind neben Staat und Departements auch die Anstalten des öffentlichen Rechts ("établissements publics"). Bei juristischen Personen steht allerdings nicht die Halterhaftung, Art. 1384 Abs. 1 C.c., sondern die Haftung des Geschäftsherren für seine Verrichtungsgehilfen, Art. 1384 Abs. 5 C.c. im Vordergrund.

63) Vgl. Rodière, Anm. zu Cass. civ., 16.6.1960, D 1960.609; Tunc, Anm. zu Limoges, 20.11.1961, in Rev. trim. civ. 1962, 647.

64) Jauffret, S. 243.

bb. Übertragung und Verlust der Haltereigenschaft⁶⁵⁾

Wie schon ausgeführt, kann der Eigentümer die auf ihm lastende Vermutung, "gardien" zu sein, nur durch den Beweis widerlegen, daß er zur Zeit des Unfalls nicht die tatsächliche Herrschaftsgewalt über den Wagen hatte. Neben dem praktisch bedeutungslosen Fall, daß der Wagen verloren wurde, können hier zwei Fallgruppen auftreten. Der Eigentümer kann den Kraftwagen einem Dritten willentlich überlassen haben oder der Dritte kann sich des Kraftwagens gegen den Willen des Eigentümers bemächtigt haben.

1) Die Übertragung der Haltereigenschaft

Es ist nicht entscheidend, wer nach den Vorstellungen der Beteiligten als "gardien" anzusehen ist. Die Parteivereinbarungen können nur als Indiz verwandt werden.

Verrichtungsgehilfen und Angestellte ("préposés, domestiques"), die den Wagen im Rahmen der ihnen übertragenen Aufgaben benutzen, werden grundsätzlich nicht "gardiens"⁶⁶⁾, da ihre Stellung ein Maß von Unterordnung und Abhängigkeit beinhaltet, die mit der Leitung und Kontrolle eines Kraftwagens unvereinbar sind⁶⁷⁾. Die tatsächliche Gewalt über das Kraftfahrzeug bleibt in der Regel beim Geschäftsherrn ("maître, commetant"), auch wenn er nicht an der Fahrt teilnimmt⁶⁸⁾. Abzustellen ist auf das Interesse, das die Beteiligten an der Benutzung des Kraftfahrzeuges haben. Deshalb kann der Geschäftsherr sogar "gardien" eines dem Angestellten oder Verrichtungsgehilfen gehörenden Kraftwagens werden, wenn er ihn in seinem eigenen Interesse benutzt⁶⁹⁾. Die Rechtsprechung hat in Ausnahmefällen untergeordnete Personen als "gardiens" angesehen, wenn z.B. zwischen dem Geschäftsherrn und einem Angestellten ein Leihvertrag über das Kraftfahrzeug abgeschlossen wurde und die Beziehungen zwischen den Beteiligten sich vornehmlich aus dem Verträge ergaben⁷⁰⁾. Auch leitende Angestellte einer

65) Während das französische Recht von der Übertragung des Gewahrsams spricht, ist in Deutschland vom Übergang der Haltereigenschaft die Rede. Vgl. Kamp, S. 105 Anm. 1; Müller, § 7 Abs. 1 StVG Anm. B IIIa.

66) Dies wurde schon früh herrschende Meinung, wie eine besonders zahlreiche Rechtsprechung zeigt. Paris, 26.7.1926, Gaz. Pal. 1926.2.629; vgl. Aubry-Rau, Bd. VI, § 448 bis, Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 614; Rodière, Nr. 1539.

67) Cass. civ., 26.1.1948, D 1948.485, Anm. Ripert; Cass. civ., 19.2.1958, D 1958.531. Vgl. Pierron, JCP 1958 I 1437.

68) Cass. civ., 26.2.1940, Gaz. Pal. 1940.1.396.

Gesellschaft sind nicht "gardiens", solange sie den Wagen nicht im eigenen Interesse verwenden⁷¹⁾).

Haben sie an der Fahrt ein persönliches Interesse, geht die Haltereigenschaft auf sie über. Eine Ausnahme besteht nur für den Fall, daß der Kraftwagen dem Angestellten zwar zum freien Gebrauch überlassen war, der Dienstherr aber den Kraftfahrer selbst gestellt hat^{72),73)}.

Liegt zwischen dem Eigentümer und dem Kraftfahrer ein Miet- oder Leihvertrag vor⁷⁴⁾, wird der Mieter⁷⁵⁾ oder Entleiher⁷⁶⁾ regelmäßig "gardien" des Kraftfahrzeuges, da sich der Eigentümer nur in Ausnahmefällen eine tatsächliche Einflussmöglichkeit auf den Kraftwagen offenhalten wird⁷⁷⁾. Nur wenn der Vermieter auch den Kraftfahrer stellt oder genaue Angaben über die Fahrtroute und die Fahrzeit macht, behält er sich auf diese Weise eine direkte Einflussmöglichkeit vor⁷⁸⁾.

69) Vgl. Rodière, Responsabilité, Nr. 74.

70) Cass. Req., 22.5.1935, Gaz. Pal. 1935.2.236.

71) Cass. crim., 22.3.1932, Gaz. Pal. 1932.2.151; Cass. civ., 17.4.1947, D 1947.362.

72) Cass. civ., 17.7.1962, D 1963.Somm. 3.

73) Handelt der Kraftfahrer schuldhaft, sind er und der "gardien" Gesamtschuldner. Der Ausgleich zwischen beiden erfolgt nach Art. 1249, 1251 Abs. 3 C.c.. Letztlich trägt den Schaden, wer ihn schuldhaft verursacht hat. Vgl. Cass. civ., 28.1.1955, D 1955.449 Anm. Savatier; Cass. civ., 3.11.1958, Gaz. Pal. 1959.1.13; vgl. Kamp, S. 103.

74) Miete ("louage"), Art. 1709 C.c., Leihe ("prêt à usage, commodat"), Art. 1875 C.c.. Vgl. Culioli, S. 137 ff.

75) Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1179 m.w.N..

76) Cass. civ., 12.11.1951, D. 1952.56.

77) Bei vertraglichen Beziehungen soll zum Teil auch zwischen dem Eigentümer ("gardien de structure") und dem Kraftfahrer ("gardien de comportement") unterschieden werden. Vgl. Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1180; vgl. oben S. 13.

78) Poitiers, 2.12.1941, Gaz. Pal. 1942.1.135; Bordeaux, 24.10.1951, D.H. 1951.1.693.; Cass. civ., 6.3.1957, JCP 1957 IV 58. Hat der Vermieter den Kraftfahrer gestellt, wird der Mieter nur "gardien", wenn der Fahrer während der Fahrt dem Einflussbereich des Vermieters völlig entwichen ist. In diesem Fall obliegt dem Vermieter der Nachweis, daß der Mieter "gardien" wurde. Vgl. Cass. civ., 17.12.1964, JCP 1965 II 14125.

Die vorübergehende Überlassung des Fahrzeuges an Familienangehörige oder Bekannte hat keinen Wechsel in der Person des "gardien" zur Folge⁷⁹⁾.

Der Fahrschüler⁸⁰⁾ ist an die Befehle und Hinweise des Fahrlehrers gebunden und hat deshalb nicht die Leitung und Kontrolle über den Kraftwagen⁸¹⁾. Als "gardien" wird in diesen Fällen der Fahrlehrer oder der Eigentümer des Fahrzeugs angesehen⁸²⁾. Während der Fahrprüfung ist demgegenüber der Schüler "gardien", da die Anweisungen durch den Prüfer nicht als Befehle, sondern als Mittel angesehen werden, das ordnungsgemäße Fahrverhalten des Prüflings zu erkennen⁸³⁾.

Der Inhaber einer Reparaturwerkstatt⁸⁴⁾ ("garagiste") wird "gardien" der zur Reparatur eingelieferten Fahrzeuge, aber nur insoweit ihm die Wagen oder deren schadhafte Teile zur Instandsetzung überlassen sind. Somit ist es möglich, daß nach Einlieferung eines vom Kraftwagen getrennten Motors, am Fahrzeug und am Motor eine unterschiedliche Halterschaft begründet ist. Dieses Ergebnis erklärt sich daraus, daß die Haftungsvermutung des Art. 1384 Abs. 1 C.c. nicht nur gegen den "gardien" eines Kraftfahrzeuges, sondern jeder beliebigen Sache ausgesprochen wird⁸⁵⁾. Als "gardien" haftet demnach der Reparaturwerkstätteninhaber, wenn ein Dritter durch das vom Fahrzeug gelöste zu reparierende Wagenteil verletzt wird.

79) Cass. civ., 7.6.1944, D 1947.288; Cass. civ., 21.6.1935, Gaz. Pal. 1935.2.343; Trib. gr. inst. Digne, 7.5.1965, Gaz. Pal. 1965.2.320..

80) Véron, S. 249 ff.

81) Cass. civ., 22.6.1955, D. 1956. Somm. 48; Paris, 30.9.1955, Gaz. Pal. 1955.2.235.

82) Ansprüche gegen den Fahrschüler können sich deshalb nur aus Art. 1382, 1393 C.c. ergeben. Da es aber Aufgabe des Fahrlehrers ist, Fehler des Fahrschülers zu vermeiden, ist dieser nur haftbar, wenn er bewußt den Hinweisen des Fahrlehrers nicht gefolgt ist. Vgl. Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1176; Scherrer, S. 40.

83) Cass. Req., 2.7.1941, D.A. 1941.310; vgl. Goldman, Nr. 49; In unklaren und mehrdeutigen Hinweisen des Prüfers kann aber ein Verschulden gesehen werden, das seine Haftung nach Art. 1382 C.c. begründet. Vgl. Goldman, a.a.O..

84) Pélissier, S. 351 ff.

85) Cass. Req., 25.11.1941, D.A. 1942.59; Montpellier, 3.7.1957, Gaz. Pal. 1957.2.247.

Führt der Werkstätteninhaber nach der Reparatur Probefahrten durch, haftet er als "gardien" unabhängig davon, ob der Eigentümer an der Fahrt⁸⁶⁾ teilnimmt⁸⁷⁾. Nach Abschluß der Reparatur wird der Eigentümer wieder "gardien" seines Fahrzeugs.

Im Rahmen der Verkaufsverhandlungen wird der Käufer auch während einer Probefahrt nicht "gardien" des Fahrzeugs⁸⁸⁾. Verkaufskommissionäre sind in der Regel "gardiens". Dies gilt vor allem, wenn sie hinsichtlich des Verkaufs ungebunden sind⁸⁹⁾. Wenn ein Kaufinteressent mit dem Kraftwagen auf einer Probefahrt verunglückt, haftet demnach der Verkäufer oder der Verkaufskommissionär nach Art. 1384 Abs. 1 C.c.⁹⁰⁾.

2) Der Verlust der Haltereigenschaft

Der bisherige "gardien" verliert die Haltereigenschaft, wenn ein Dritter gegen seinen Willen das Fahrzeug benutzt, da seit dem Urteil der Vereinigten Kammern des Kassationshofs von 1941⁹¹⁾ nur noch auf die tatsächliche Innehabung der Herrschaftsgewalt abgestellt wird. Rechtliche Überlegungen, vor allem ein Recht zum Besitz, spielen nur noch eine untergeordnete Rolle. Es ist deshalb unstrittig, daß auch ein Dieb "gardien" eines gestohlenen Kraftwagens werden kann, wenn er die Leitung, Kontrolle und den Gebrauch hat⁹²⁾. Dieses Ergebnis konnte vor Einführung des Garantiefonds und der allgemeinen Versicherungspflicht für den Geschädigten Härten zur Folge haben, da der Dieb selbst in der Regel mittellos und unversichert war.

86) Cass. civ., 2.2.1966, D 1966.Somm.91; vgl. Cass. civ., 13.7.1966, D 1966.554.

87) In einem Fall ist sogar Mithalterschaft des Werkstätteninhabers und des Eigentümers auf einer sich an die Reparatur anschließenden Probefahrt angenommen worden; vgl. Colmar, 4.3.1955, D 1956. Somm. 92; a.A. H.-L. Mazeaud, Rev.trim. civ. 1955, 655.

88) Riom, 27.3.1962, D 1963.176 Anm. Tunc.

89) Goldman, Nr. 56; Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1183.

90) Cass. Req., 12.12.1938, Gaz. Pal. 1939.1.284; Trib.gr.inst. Seine, 22.12.1961, D 1962. Somm. 61.

91) Cass. che.ré., 2.12.1941, D.C. 1942.25.

92) Cass. civ., 15.3.1943, Gaz. Pal. 1943.1.215; Cass. civ., 27.12.1944, D 1945.237 Anm. Ripert; Cass. Req., 4.11.1946, D 1947.41; Cass. Req., 28.1.1947, D 1947.177; Paris, 15.7.1942, Gaz. Pal. 1942.2.95; Lyon, 10.3.1943, S 1944.2.41; Paris, 4.1.1943, Gaz. Pal. 1944.2.219; Bourges, 27.2.1945, D 1945.259.

Auch ungetreue Verrichtungsgehilfen und Angestellte, die den Kraftwagen entgegen den Weisungen des Geschäftsherrn zu Schwarzfahrten benutzten, werden "gardiens"⁹³⁾. Der Geschäftsherr kann u.U. aufgrund seiner Geschäftsherrenstellung aus Art. 1384 Abs. 5 C.c. haften⁹⁴⁾.

B. Deutschland

Die Kraftfahrzeughalterhaftpflicht wurde durch das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3.5.1909 (RGBl. S.437) eingeführt und beruht heute auf dem Straßenverkehrsgesetz vom 19.12.1952 (BGBl. I S. 709) in der Fassung vom 15.9.1965 (BGBl. I S. 1362)⁹⁵⁾. Nach § 7 Abs. 1 StVG ist der Halter eines Kraftfahrzeugs verpflichtet, wenn bei dem Betriebe des Kraftwagens ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt wird, dem Geschädigten den daraus entstandenen Schaden zu ersetzen. Nach § 18 StVG haftet auch der Führer eines Kraftfahrzeuges für Schäden an den in § 7 Abs. 1 StVG aufgeführten Rechtsgütern, wenn er nicht nachweisen kann, daß ihn kein Verschulden trifft. Die Haftpflicht nach dem Straßenverkehrsgesetz ist damit an folgende Voraussetzungen geknüpft:

1. Bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges muß eine der in § 7 Abs. 1 StVG aufgeführten Rechtsverletzungen eingetreten sein.
2. Haftpflichtsubjekte sind der Halter und der Führer des Kraftfahrzeuges .

93) Cass. civ., 17.4.1947, D 1947.362; Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1172; Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 614-3; Savatier, Bd. I, Nr. 364.

94) Die Geschäftsherrenhaftung hat in der Regel neben der Sachhalterhaftpflicht des "gardiens" nur geringe Bedeutung, da Geschäftsherr und "gardien" in der Regel identisch sind, und das Fehlen der Geschäftsherreneigenschaft häufig auch den Verlust der Haltereigenschaft zur Folge hat; vgl. Scherrer, S. 35.

95) Der Gesetzgeber hat darüber hinaus zum weiteren Schutze der Unfallgeschädigten im Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter vom 7.1.1939 (Reichsgesetzblatt I S. 2223) in der Neufassung vom 5.4.1965 (Bundesgesetzblatt I S. 213) festgelegt, daß der Halter eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers mit regelmäßigem Standort im Inland verpflichtet ist, für sich, den Eigentümer und den Fahrer eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Personenschäden, Sachschäden und sonstigen Vermögensschäden abzuschließen und aufrechtzuerhalten, § 1 PflichtVersG. In den §§ 12 ff. PflichtVersG wurde

a) Der Begriff des Kraftfahrzeuges

Da das Straßenverkehrsgesetz ein Sondergesetz ist und sich die verschärfte Haftung nur auf den Kraftfahrzeughalter und Kraftfahrzeugführer erstreckt, kommt der Definition des Begriffes Kraftfahrzeug große Bedeutung zu. Im gesamten deutschen Straßenverkehrsrecht, § 1 Abs. 2 StVG, § 8 Abs. 7 StVO, § 4 Abs. 1 StVZO, versteht der Gesetzgeber unter Kraftfahrzeugen in leicht von - einander abweichenden Begriffsbestimmungen Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft getrieben werden, ohne an Bahngeleise gebunden zu sein. Auch Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor werden als Kraftfahrzeuge im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes verstanden, § 27 Abs. 1 StVG⁹⁶⁾. Da das Gesetz nur von Landfahrzeugen spricht, umfaßt die Haftpflicht nicht Wasser- und Luftfahrzeuge, selbst wenn sie sich auf dem Land fortbewegen⁹⁷⁾. Die Fahrzeuge müssen weiterhin durch Maschinenkraft angetrieben werden, wie z.B. durch Dampf, Elektrizität (Oberleitungsbusse) oder Explosionsgase, womit Fahrzeuge, die durch Menschen-, Tier- oder Naturkraft bewegt werden⁹⁸⁾, nicht unter das Straßenverkehrsgesetz fallen. Darüber hinaus ist nach § 8 StVG die Haftung nach dem Straßenverkehrsgesetz ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein Kraftfahrzeug verursacht wurde, dessen Höchstgeschwindigkeit auf ebener Bahn 20 km in der Stunde nicht überschreitet⁹⁹⁾.

ein Entschädigungsfonds geschaffen, gegen den der durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers Geschädigte seine Ersatzansprüche geltend machen kann, wenn das Fahrzeug, durch dessen Gebrauch der Personen- oder Sachschaden verursacht wurde, nicht ermittelt werden kann, oder wenn die gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung zugunsten des Halters, des Eigentümers und des Fahrers des Kraftwagens nicht besteht.

- 96) OLG Hamm, 4.7.1955, NJW 1955, 1331; OLG Köln, 30.11.1962, VersR 1963, 864;

Kleinkrafträder sind Krafträder mit einem Hubraum bis zu 50 ccm; Fahrräder mit Hilfsmotor weisen alle üblichen Merkmale von Fahrrädern auf, werden aber durch einen Hilfsmotor bis 50 ccm angetrieben; § 67 a StVZO; vgl. Wussow, Rdn. 864.

- 97) Haffter, S. 27.

- 98) Hierunter fallen vor allem Antriebe aus Wasser-, Wind- oder eigener Schwerkraft. So richtet sich die Haftpflicht eines Strandseglers nicht nach dem Straßenverkehrsgesetz; Floegel-Hartung, § 1 StVG, Rdn. 5.

- 99) Langsam fahrende Fahrzeuge sind solche, die entweder aufgrund ihrer Bauart 20 km in der Stunde nicht überschreiten können oder bei denen Vorrichtungen angebracht sind, die nur schwer zu beseitigen sind und die ein Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit von 20 km ausschließen; RG, 7.4.1930, RGZ 128, 149ff., 152; OLG Celle, 29.4.1954, VersR 1954, 461; vgl. BGH, 18.3.1953, BGHZ 9, 123ff.; Schrammen, DAR 1952, 3ff..

b) Der Schadenseintritt "bei dem Betriebe" des Kraftfahrzeuges
Die Haftpflicht nach § 7 Abs. 1 StVG besteht nur für Schäden, die bei dem Betriebe des Kraftfahrzeugs eingetreten sind. Hierdurch soll auf die spezifische Sach- und Betriebsgefahr hingewiesen werden, für die der Haftpflichtige aufgrund der gesetzlichen Risikozurechnung verantwortlich ist¹⁰⁰⁾. Um einen Unfall bei dem Betriebe des Kraftfahrzeuges handelt es sich, wenn der Schadenseintritt im inneren ursächlichen Zusammenhang mit einer für den Kraftfahrzeugbetrieb eigentümlichen Gefahr¹⁰¹⁾ oder im unmittelbaren örtlichen und zeitlichen Zusammenhang mit den Betriebsvorgängen oder Betriebseinrichtungen des Kraftfahrzeuges steht¹⁰²⁾. Ein Fahrzeug ist nicht nur im Betrieb, wenn es durch seine Motorkraft vorwärtsgetrieben wird, sondern solange es am öffentlichen Verkehr teilnimmt¹⁰³⁾. Nach diesem verkehrstechnischen Betriebsbegriff ist es allein entscheidend, ob das Endziel der Fahrt erreicht wurde¹⁰⁴⁾. Freiwillige Aufenthalte auch von längerer Dauer¹⁰⁵⁾ und das Abschalten des Motors, wie es bei Fahrtpausen¹⁰⁶⁾, Besuchen von Bekannten¹⁰⁷⁾ und Besorgungen¹⁰⁸⁾ üblich ist, unterbrechen den Betrieb nicht¹⁰⁹⁾. Erst wenn das Fahr-

100) Larenz, Bd. II, S. 485..

101) Eine der typischen Gefahren ist die überhöhte Geschwindigkeit des Kraftfahrzeuges. Diese kann schwierige Ausweichmanöver, einen besonders heftigen Aufprall bei Zusammenstößen, ein Platzen der Reifen, Achsenbrüche und auch Motorlärm verursachen, der Tiere aufschreckt; Enneccerus-Lehmann, S. 1030.

102) Enneccerus-Lehmann, a.a.O.; Geigel, Kap. 19, Rdn. 22.

103) BGH, 9.1.1959, BGHZ 29.163 ff.; Geigel, Kap. 19, Rdn. 18; Wussow, Rdn. 675.

104) Wenn ein Wagen auf der Autobahn wegen technischer Mängel am Fahrbahnrand abgestellt wird, bleibt er noch im Verkehr; OLG Karlsruhe, 2.11.1955, VersR. 1956, 260.

105) OLG Düsseldorf, 29.3.1956, NJW 1956, 1033.

106) OLG Stuttgart, 6.10.1955, VersR. 1955, 719.

107) BGH, 16.4.1955, VersR 1955, 345.

108) OLG Köln, 31.3.1955, DAR 1955, 195.

109) Vgl. BGH, 6.12.1966, VersR 1967, 184; OLG Köln, 18.10.1966, VersR 1967, 165; Böhmer, VersR 1958, 587; Floegel-Hartung, § 7 StVG, Rdn. 5.

zeug endgültig an einem Ort abgestellt wurde, wo es den Verkehr nicht mehr behindert, ist es nicht mehr im Betrieb¹¹⁰⁾.

c) Die verletzten Rechtsgüter in § 7 Abs. 1 StVG und der Umfang der Ausgleichspflicht nach dem Straßenverkehrsgesetz

Nach § 7 Abs. 1 StVG setzt die Haftpflicht weiterhin voraus, daß der Unfall eine Tötung, Körper- und Gesundheitsverletzung oder Sachbeschädigung zur Folge hat. Unter einem Eingriff in den Körper wird die Beeinträchtigung der körperlichen Unversehrtheit, unter einer Gesundheitsbeschädigung die Störung der inneren Funktion verstanden¹¹¹⁾. Körperverletzung und Gesundheitsbeschädigung treten in der Regel zusammen auf. Eine Sachbeschädigung liegt vor, wenn in die körperliche Substanz einer Sache eingegriffen wurde, die zu einem Totalschaden (Zerstörung) oder Teilschaden (Beschädigung) führt¹¹²⁾. Der reine Vermögensschaden wird nur ersetzt, wenn er die Folge einer Tötung, Körperverletzung oder Sachbeschädigung ist¹¹³⁾. Inhalt und Umfang der Haftpflicht bestehen nur in den Grenzen der §§ 10 ff. StVG. Nach § 12 StVG haftet der Halter unabhängig von der Zahl der Geschädigten im Falle der Tötung oder Körperverletzung bis zu einem Kapitalbetrag von 250.000 DM oder bis zu einem Rentenbetrag von jährlich 15.000 DM. Bei Sachbeschädigung wurde der Höchstbetrag auf 50.000 DM festgesetzt. Der immaterielle Schaden

¹¹⁰⁾ Larenz, Bd. II, S. 494; vgl. LG Heilbronn, 6.7.1965, VersR 1966, 96; weitere Beispiele finden sich bei Floegel-Hartung, § 7 StVG, Rdn. 4 ff.; Geigel, Kap. 19, Rdn. 13 ff.; Wussow, Rdn. 673 ff.. Um einen Betriebsunfall handelt es sich auch, wenn der Halter seinen Wagen einem Dritten zur Verfügung stellt, der dann auf der Fahrt einen Menschen vorsätzlich tötet, da es auf die subjektive Seite im Rahmen der Gefährdungshaftung nicht ankommt; BGH, 3.7.1962, BGHZ 37, 311 ff.; Wussow, Rdn. 673; vgl. die kritischen Bemerkungen von Larenz, Bd. II, S. 494, Anm. 2.

¹¹¹⁾ Erman-Drees, § 823, Anm. 3, 4a.

¹¹²⁾ Vgl. Geigel, Kap. 4, Rdn. 26.

¹¹³⁾ Vgl. zum Ersatz und zum Umfang des Schadens unten S. 62.

ist in den §§ 10 und 11 StVG vom Ersatz ausgeschlossen.¹¹⁴⁾

2. Die Haftpflichtsubjekte nach dem Straßenverkehrsgesetz

a.) Der Kraftfahrzeughalter

Die Rechtsprechung¹¹⁵⁾ hat in ständiger Praxis als Halter angesehen, wer das Fahrzeug für eigene Rechnung im Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt. Damit sind nicht rechtliche Überlegungen, sondern nur die tatsächlichen und wirtschaftlichen Beziehungen zum Fahrzeug ausschlaggebend¹¹⁶⁾. Abzustellen ist nicht auf das Eigentum oder den Besitz am Fahrzeug¹¹⁷⁾, auf die Eintragung bei der polizeilichen Zulassungsstelle¹¹⁸⁾ oder auf den Abschluß der Haftpflichtversicherung¹¹⁹⁾. Keine Berücksichtigung kann auch finden, ob sich jemand als Halter fühlt. Vielmehr kommt es allein objektiv darauf an, welche Person die freie Verfügungsgewalt über das Fahrzeug besitzt und es für eigene Rechnung gebraucht.

Der Gebrauch für eigene Rechnung setzt das Ziehen der Nutzungen und das Bestreiten der Unkosten voraus¹²⁰⁾. Die Nutzungen brauchen sich nicht in Gewinnen finanzieller Art zu erschöpfen. Sie können auch ideeller Art sein, wie es z.B. bei Bequemlichkeitsvorteilen der Fall ist¹²¹⁾. In der Regel wird an den Nutzungen aber auch ein wirtschaftliches Interesse bestehen, das auch mittelbar sein kann, wenn z.B. der Kraftwagen vermietet ist oder einem Dritten aus einem anderen Grunde überlassen wurde.

114) Im Unterschied zum Schadensersatz bei unerlaubten Handlungen, §§ 823 ff. BGB, kennt das Straßenverkehrsgesetz bei Vermögensschäden keinen Ersatz des Fortkommensschadens (§842 BGB) und der Nachteile, die durch den Ausfall von Dienstleistungsverpflichteten entstehen (§845 BGB).

115) Vgl. die ständige Rechtsprechung: RG, 19.10.1911, RGZ 77, 348ff.; OLG Hamm, 16.7.1965, VRS 29, 378.

116) RG, 15.1.1912, RGZ 78, 179 ff., 181; vgl. Wussow, Rdn. 698.

117) Geigel, Kap. 19, Rdn. 5.

118) LG Hechingen, 29.4.1958, VersR 1958, 794; Geigel, a.a.O.; Wussow, a.a.O..

119) Haffter, S. 97 Anm. 9.

120) RG, 27.6.1918, RGZ 93, 222 f..

121) Geigel, Kap. 19 Rdn. 8; Haffter, S. 98.

In diesen Fällen tritt ein Wechsel in der Person des Halters erst dann ein, wenn der Dritte das Fahrzeug ausschließlich im eigenen Interesse benutzt¹²²⁾.

Zu den Kosten zählen neben den jährlich wiederkehrenden festen Ausgaben, wie Steuern und Versicherungsprämien, auch die je nach Einzelfall verschiedenen Aufwendungen, wie Benzin, Öl, Reparaturen, Garage, Wagenpflege usw. Ausschlaggebend ist aber nicht, wer die Kosten letztlich zu tragen hat, sondern wer sie zuerst auf eigene Rechnung bestreitet. Der Fahrgast einer Taxe zieht zwar Nutzen aus dem Fahrzeug, er trägt aber mit dem Fahrgeld nicht die Betriebskosten im Sinne der hier gegebenen Definition¹²³⁾. Fallen die Merkmale der Nutzungsziehung und Kostentragung nicht in einer Person zusammen, so ist in der Regel derjenige als Halter anzusehen, der die Kosten oder auch nur einen Teil von ihnen trägt und gleichzeitig über das Fahrzeug frei verfügen kann¹²⁴⁾.

Die Verfügungsgewalt wird als rein tatsächliche Herrschaft über das Kraftfahrzeug verstanden. Sie setzt unmittelbaren oder mittelbaren Besitz voraus¹²⁵⁾, da die in § 7 Abs. 2 StVG geforderte Beobachtung der gebotenen Sorgfalt billigerweise nur vom Besitzer verlangt werden kann¹²⁶⁾. Der Halter braucht die Herrschaftsgewalt nicht jeden Augenblick in allen Einzelheiten ausüben zu können; es reicht aus, wenn er den Betrieb des Kraftfahrzeuges als Ganzes überwachen kann. Der Begriff der Verfügungsgewalt wird sehr weit ausgelegt. Der Halter kann z.B. von ihr dadurch Gebrauch machen, daß er das Fahrzeug einem Dritten überläßt, vorausgesetzt, daß er über die Art der Benutzung im wesentlichen mitentscheiden kann¹²⁷⁾. Der Übergang der Haltereigenschaft ist nicht davon abhängig, wie lange das Fahrzeug vom Dritten benutzt werden soll. In der Regel wird aber bei einem vorübergehend Gebrauch die Verfügungsgewalt beim bisherigen Halter bleiben, da es mit dem Grundgedanken der Halterhaftung unvereinbar wäre, wenn sich der Halter durch kurzfristige Überlassung des Fahrzeuges

122) Wussow, Rdn. 700.

123) Geigel, Kap. 19, Rdn. 9, 11.

124) Wussow, Rdn. 699.

125) Wussow, Rdn. 699.

126) Geigel, Kap. 19, Rdn. 10; Haffter, a.a.O..

127) RG, 24.11.1962, RGZ 170, 182ff., 185.; Floegel-Hartung, § 7 StVG, Rdn. 11; Wussow, a.a.O..

an einen Dritten der Haftung entziehen könnte¹²⁸⁾.

Schwierigkeiten bei der Bestimmung des Halters, die besonders dann auftreten, wenn die Merkmale des Gebrauchs und der Verfügungsgewalt in keiner Person voll begründet sind, dürfen nicht dazu führen, daß der Kraftwagen keinen Halter hat. In diesen Fällen ist zu prüfen, auf welchen der Beteiligten die Voraussetzungen unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und tatsächlichen Beziehungen zum Kraftfahrzeug im größten Umfang zutreffen¹²⁹⁾. Sind die Voraussetzungen bei mehreren Personen gleichzeitig anzutreffen, werden sie nebeneinander Halter¹³⁰⁾, was vor allem häufig bei Gesamthandsgemeinschaften¹³¹⁾, Eigentümern und Mietern oder Entleiher¹³²⁾ der Fall ist. Wenn der Fiskus einem Beamten einen Dienstwagen für dienstliche und private Fahrten zur Verfügung stellt, werden beide nebeneinander Halter sein¹³³⁾.

Auch Geschäftsunfähige und beschränkt Geschäftsfähige können die Haltereigenschaft besitzen, da nur auf die tatsächlichen Beziehungen zum Kraftfahrzeug abgestellt wird¹³⁴⁾.

aa. Der Eigentümer als Halter

Da es meistens der Eigentümer ist, dem der Gebrauch und die freie Verfügungsgewalt über das Kraftfahrzeug zustehen, wird das Eigentum als Indiz für die Haltereigenschaft berücksichtigt¹³⁵⁾. Als ähnliche Anhaltspunkte sind auch die polizeiliche Anmeldung und der Abschluß einer Versicherung anzusehen. Wenn der Eigentümer den Wagen polizeilich anmeldet und auch versichert, wird er in der Regel Halter sein. Neben dem Eigentum wird auch die Innehabung eines dinglichen Rechts (Nießbrauch) an einem Kraft-

¹²⁸⁾ BGH, 5.4.1960, VersR 1960, 635.

¹²⁹⁾ Geigel, Kap. 19, Rdn. 6; Häffter, S. 110; vgl. BGH, 8.3.1951, VRS 3, 217, für den Fall eines Eisenbahnbetriebsunternehmers; vgl. RG, 24.11.1942, a.a.O..

¹³⁰⁾ BGH, 29.5.1954, BGHZ 13, 351 ff..

¹³¹⁾ Wussow, Rdn. 704.

¹³²⁾ Floegel-Hartung, § 7 StVG, Rdn. 18.

¹³³⁾ Vgl. Voss, VersR 1955, 201 ff.

¹³⁴⁾ Floegel-Hartung, § 7 StVG, Rdn. 19; Wussow, Rdn. 701.

¹³⁵⁾ Vgl. die ständige Rechtsprechung: RG, 19.11.1917, RGZ 91, 269 ff., 270; RG 9.2.1928, RGZ 120, 154 ff., 160 ff.; RG, 24.11.1942, RGZ 170, 182 ff., 185 f..

fahrzeug als Indiz für die Haltereigenschaft verwandt¹³⁶⁾. Da die Haltereigenschaft sich nach den tatsächlichen und wirtschaftlichen Beziehungen zum Fahrzeug bestimmt, sind im Falle von Sicherungseigentum der Sicherungsgeber und im Falle von Eigentumsvorbehalt der Vorbehaltskäufer Halter des Kraftfahrzeugs¹³⁷⁾. Aufgrund der schuldrechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten steht dem Eigentümer nämlich nicht die freie Verfügungsgewalt über das Kraftfahrzeug zu¹³⁸⁾. Beim Kauf eines Kraftfahrzeuges geht die Haltereigenschaft mit der Übergabe des Kraftwagens auf den Käufer über¹³⁹⁾.

bb. Der Übergang der Haltereigenschaft

Der Geschäftsherr bleibt Halter, wenn er im Rahmen eines sozialen Abhängigkeitsverhältnisses Angestellten oder Verrichtungsgehilfen ein Kraftfahrzeug zur Verfügung stellt. Selbst wenn leitende Angestellte die freie Verfügungsgewalt über den Kraftwagen erlangen, sind sie nicht Halter, da sie das Fahrzeug nicht in eigener Rechnung gebrauchen¹⁴⁰⁾. Es kann aber eine Mithalterchaft eintreten, wenn der Angestellte den Wagen auch zu privaten Fahrten verwenden darf und einen Teil der Unkosten trägt. Wer im Falle eines Miet- oder Leihvertrages Halter wird, hängt davon ab, wie sich die getroffenen Vertragsabreden wirtschaftlich und tatsächlich im Einzelfall auswirken. In der Regel werden der Vermieter und Verleiher Halter bleiben, da die Nutzung des Fahrzeugs auch mittelbar vorgenommen werden kann¹⁴¹⁾. Dies gilt nicht nur bei Überlassung des Fahrzeugs für eine bestimmte Fahrt¹⁴²⁾, da es in diesem Fall an der freien Verfügungsgewalt des Mieters fehlt¹⁴³⁾, sondern auch, wenn der Wagen vom Vermieter für längere Zeit zur Verfügung gestellt wird¹⁴⁴⁾. Der Vermieter ver-

¹³⁶⁾ Floegel-Hartung, § 7 StVG, Rdn. 10.

¹³⁷⁾ RG, 18.9.1933, RGZ 141, 400 ff., 404; Haberkorn, DAR 1960, 4 f.; Wussow, Rdn. 702.

¹³⁸⁾ Geigel, Kap. 19, Rdn. 11; Müller, § 7 Abs. 1 StVG Ann. B III a; Wussow, Rdn. 702.

¹³⁹⁾ Wussow, a.a.O..

¹⁴⁰⁾ Floegel-Hartung, § 7 StVG, Rdn. 11.

¹⁴¹⁾ Wussow, Rdn. 700.

¹⁴²⁾ BGH, 23.5.1960, NJW 1960, 1572, VersR 1960, 650.

¹⁴³⁾ BGH, 5.4.1960, VersR 1960, 635; OLG Düsseldorf, 12.7.1956, MDR 1956, 677.

¹⁴⁴⁾ Wussow, Rdn. 700.

liert die Haltereigenschaft erst, wenn er keine tatsächliche Einflußmöglichkeit auf den Kraftwagen mehr behält.

Der Mieter, Pächter oder Entleiher wird Halter, wenn er frei über die Verwendung des Fahrzeugs nach Ort und Zeit entscheiden kann und die Führung, , sei es persönlich, sei es durch Dritte, übernimmt¹⁴⁵⁾. Dies gilt unter Umständen sogar, wenn die Miet- oder Leihdauer drei Tage nicht überschreitet¹⁴⁶⁾ und der Mieter oder Entleiher die Verfügungsgewalt über den Kraftwagen hat. Wichtigstes Kriterium im Falle eines Miet- oder Leihvertrages ist die Kostentragung. Zahlen der Mieter oder der Entleiher nur eine Unkostenpauschale, so werden sie nicht Halter, da sie nicht unmittelbar die Betriebskosten tragen¹⁴⁷⁾.

Da der Vermieter und der Verleiher in der Regel die Haltereigenschaft bewahren, wird man in den Fällen, in denen auch der Mieter, Pächter oder Entleiher das Fahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch haben und gleichzeitig auch die freie Verfügungsgewalt besitzen, wie es zum Beispiel bei Selbstfahrermietfahrzeugen¹⁴⁸⁾ der Fall ist, zu einer Mithalterschaft der Vertragsparteien kommen¹⁴⁹⁾.

Wird der Wagen von mehreren Familienmitgliedern benutzt, dürfte meistens allein der Haushaltsvorstand Halter sein, da er die Kosten trägt und sich auch einen gewissen tatsächlichen Einfluß vorbehält. Vater und Sohn können aber auch Halter desselben Kraftfahrzeugs sein¹⁵⁰⁾.

Der Fahrschüler ist bei Übungs- und Prüfungsfahrten nicht Halter und auch nicht Führer des Kraftfahrzeuges, da nach der gesetzlichen Regelung des § 3 Abs. 2 StVG der Fahrlehrer selbst Kraftfahrzeugführer ist. Damit trifft den Fahrschüler keine Haftung nach dem Straßenverkehrsgesetz. Sofern er sich an die Anweisungen des Fahrlehrers hält, haftet er auch nicht nach den allgemeinen Vorschriften¹⁵¹⁾. Nur wenn er den Aufforderungen des Fahrlehrers nicht nachkommt, bleibt seine zivilrechtliche und strafrechtliche

¹⁴⁵⁾ Floegel-Hartung, § 7 StVG, Rdn. 13.

¹⁴⁶⁾ OLG Hamm, 7.7.1955, DAR 1956, 111.

¹⁴⁷⁾ Geigel, Kap. 19, Rdn. 12.

¹⁴⁸⁾ BGH, 26.5.1954, BGHZ 13, 351 ff., 358 ff., VersR 1954, 365; BGH, 16.4.1962, VersR 1962, 509.

¹⁴⁹⁾ OLG Düsseldorf, 12.7.1956, MDR 1956, 677.

¹⁵⁰⁾ RG, 18.1.1937, DAR 1937, 82.

¹⁵¹⁾ Floegel-Hartung, § 3 StVG Rdn. 5.; Müller, § 3 StVG, Anm. E Iib.

Verantwortung unberührt. Hätte er sich nach dem Stande der Ausbildung verkehrsrichtig verhalten müssen, handelt er schuldhaft und ist zum Schadensersatz nach § 823 Abs. 1 BGB verpflichtet¹⁵²⁾

Hat der Halter den Kraftwagen zur Instandsetzung in eine Reparaturwerkstatt gegeben, wird seine Verfügungsgewalt nicht aufgehoben¹⁵³⁾. Der Inhaber der Reparaturwerkstätte wird nicht Halter der ihm zur Ausbesserung überlassenen Fahrzeuge, selbst wenn er nach der Reparatur eine Probefahrt vornimmt¹⁵⁴⁾.

Der Halter eines abgeschleppten Fahrzeugs verliert seine Haltereigenschaft. Verantwortliches Haftpflichtsubjekt ist der Halter des abschleppenden Kraftwagens, der deshalb auch für Schäden haftet, die durch den Kraftfahrer des abgeschleppten Fahrzeugs hervorgerufen werden¹⁵⁵⁾.

Wenn der Kraftwagen gegen den Willen des bisherigen Halters benutzt wird, kommt es darauf an, ob der Dritte sich das Fahrzeug zueignen oder nur eine Schwarzfahrt durchführen wollte¹⁵⁶⁾. Der Dieb oder Unterschlagende wird Halter und die Haltereigenschaft des bisherigen Halters erlischt, wenn er sich im Wagen mit Zueignungsabsicht entfernt¹⁵⁷⁾. Zum Teil wird auch angenommen, daß der Dieb erst nach Vollendung der Tat zur Ruhe gekommen sein muß und nun den Kraftwagen als eigenen benutzt¹⁵⁸⁾.

Wenn es sich um eine Schwarzfahrt handelt, tritt kein Wechsel in der Person des Halters ein. Der Schwarzfahrer haftet allerdings nach § 7 Abs. 1 StVG anstelle des Halters, § 7 Abs. 3 StVG¹⁵⁹⁾.

b. Der Kraftfahrzeugführer

Nach § 18 StVG haftet der Führer eines Kraftfahrzeuges nach § 7 Abs. 1 StVG, sofern er nicht nachweisen kann, daß ihn kein Verschulden trifft. Führer ist, wer das Kraftfahrzeug bei be-

152) RG, 29.1.1941, VAE 1941, 78.

153) Müller, § 7 StVG, Anm. B IIIa; Wussow, Rdn. 703.

154) KG, 23.2.1928, JW 1929, 2063; Geigel, Kap. 19, Rdn. 11; Müller, a.a.O..

155) OLG Bamberg, 25.11.1959, VersR 1960, 762.

156) Weimar, JR 1963, 378f.

157) Floegel-Hartung, § 7 StVG, Rdn. 14.

158) Wussow, Rdn. 731.

159) Floegel-Hartung, a.a.O.; Geigel, Kap. 19, Rdn. 58.

stimmungsgemäßer Verwendung seiner Triebkräfte unter eigener Verantwortlichkeit in Bewegung setzt.¹⁶⁰⁾ In der Regel ist der Lenker Führer des Kraftwagens. Nur in Ausnahmefällen, wenn z.B. ein Erwachsener einem elfjährigen Jungen das Steuer überläßt, aber zum sofortigen Eingreifen auf dem Nebensitz mitfährt, bleibt er Führer des Kraftfahrzeuges¹⁶¹⁾. Der Kraftfahrzeugführer haftet für vermutetes Verschulden. Es handelt sich nicht um eine Gefährdungshaftung, sondern um eine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast¹⁶²⁾. Kann der Führer des Fahrzeugs nachweisen, daß der Unfall nicht durch sein Verschulden entstanden ist, wird er von der Haftung frei. Der Verschuldensbegriff des § 18 StVG entspricht dem des §823 Abs. 1 BGB¹⁶³⁾.

Die Haftung des Führers bestimmt sich nach § 7 Abs. 1 StVG in den Grenzen der §§ 8 bis 15 StVG. Die Führerhaftung gilt damit nur für Tötungen, Körper- und Gesundheitsverletzungen von Menschen und Sachbeschädigungen, die sich bei dem Betriebe des Kraftfahrzeuges ereignen. Insoweit besteht gegenüber der Halterhaftung kein Unterschied¹⁶⁴⁾.

C. Vergleich

=====

Der haftungsbegründende Sachverhalt weist in beiden Ländern im Rahmen der Kraftfahrzeughalterhaftpflicht neben zahlreichen Abweichungen auch große Übereinstimmungen auf.

Da das deutsche Recht keine Art. 1384 Abs. 1 C.c. vergleichbare Bestimmung mit dem Inhalt kennt, daß man den Schaden zu ersetzen hat, der durch Sachen hervorgerufen wurde, die man im Gewahrsam hat, war es erforderlich, die Kraftfahrzeughalterhaftpflicht wegen ihrer großen Bedeutung in Sonderbestimmungen zu regeln.

Art. 1384 Abs. 1 C.c. enthält in Form einer Generalklausel eine Haftungsgrundlage für Schädigungen durch Sachen. Die Haftung des

¹⁶⁰⁾ Floegel-Hartung, § 2 StVG, Rdn. 2; Geigel, Kap. 20, Rdn. 1.

¹⁶¹⁾ OLG Braunschweig, 10.8.1956, VRS 11, 451.

¹⁶²⁾ BGH, 7.2.1961, VersR 1961, 423; Geigel, Kap. 20, Rdn. 2.

¹⁶³⁾ BGH, 14.5.1957, VersR 1957, 519; vgl. die Ausführungen zum Verschulden, unten S. 47.

¹⁶⁴⁾ Vgl. oben S. 23.

Straßenverkehrsgesetzes erstreckt sich nur auf Schädigungen, an deren Entstehung Kraftfahrzeuge beteiligt sind. Weiterhin bestimmt § 7 Abs. 1 StVG, daß der Schadenseintritt "bei dem Betriebe" eines Kraftfahrzeugs entstanden ist. Ein ähnliches Merkmal kennt der Tatbestand des Art. 1384 Abs. 1 C.c. nicht. Um eine uferlose Ausweitung der Sachhalterhaftpflicht zu vermeiden, stellt die französische Rechtsprechung bei der Prüfung des aktiven Verhaltens ("rôleactif") des Kraftfahrzeuges im Rahmen des Kausalzusammenhangs ähnliche Überlegungen an, wie sie das Tatbestandsmerkmal "bei dem Betriebe" erfordert. Die beiden Begriffe sollen deshalb bei der Erörterung des Kausalzusammenhangs noch einmal gegenübergestellt werden¹⁶⁵⁾.

Typisch für beide Rechtsordnungen ist es, daß nach Art. 1384 Abs. 1 C.c. jede Schädigung zum Ersatz verpflichtet, während § 7 Abs. 1 StVG nur bei Tötung, Körper- oder Gesundheitsverletzung und Sachbeschädigung Ansprüche gegen das Haftpflichtsubjekt gibt. Dieser grundsätzliche Unterschied durchzieht das gesamte französische und deutsche Deliktsrecht, da er nicht nur im Rahmen der Halterhaftpflicht, sondern auch bei der Verschuldenshaftung, Art. 1382, 1383 C.c. und §§ 823 ff. BGB gilt¹⁶⁶⁾. Der deutsche Gesetzgeber wollte es vermeiden, eine Generalklausel zu schaffen, die es den Richtern ermöglicht, relativ unbeeinflusst die Vorschriften auszulegen¹⁶⁷⁾. Diese Einstellung des Gesetzgebers in Deutschland, die sich erstmals in den §§ 823 ff. BGB widerspiegelt, hat sich auch auf die nach Einführung des Bürgerlichen Gesetzbuches erlassenen Gesetze erstreckt. Sie führt dazu, daß der Anwendungsbereich des § 7 Abs. 1 StVG enger ist als der des Art. 1384 Abs. 1 C.c.. Vor allem der reine Vermögensschaden wird in Deutschland im Gegensatz zu Frankreich nicht ersetzt.

Eine verschärfte Haftung des Kraftfahrzeugführers, § 18 StVG, ist dem französischen Recht unbekannt. Ansprüche gegen den Kraftfahrer können sich nur aus Art. 1382 C.c. ergeben¹⁶⁸⁾.

Die Bestimmung des "gardien" und Halters erfordert in beiden Ländern eine sorgfältige Abwägung der konkreten Umstände, so daß es schwer ist, allgemein gültige Regeln aufzustellen. Die von der Rechtsprechung geschaffenen Begriffsbestimmungen des "gardien" und Halters ermöglichen nicht in jedem Einzelfall eine eindeutige

165) Vgl. unten S. 90.

166) Bürger, S. 5 ff.

167) Weltbauer, Rev.int.dr.comp. 1967, 808.

168) Vgl. unten S. 34 ff.

Entscheidung. Die französischen Gerichte sehen als "gardien" die Person an, die den Gebrauch, die Leitung und die Kontrolle über ein Kraftfahrzeug haben. Nach der Rechtsprechung in Deutschland ist Halter, wer das Fahrzeug für eigene Rechnung im Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt darüber besitzt. Abzustellen ist damit übereinstimmend nicht auf die rechtlichen, sondern auf die tatsächlichen Beziehungen zum Kraftwagen. Wichtigstes Merkmal ist in beiden Ländern die Herrschafts- und Verfügungsgewalt über das Fahrzeug, die eine unbeeinflusste freie Benutzung gewährleisten. In Deutschland muß zu diesem tatsächlichen Gewaltverhältnis noch als weiteres wirtschaftliches Begriffselement der Gebrauch für eigene Rechnung in Form der Nutzungsziehung und Kostenbestreitung hinzutreten. In Frankreich werden der Vorteil und der Nutzen nur als Indiz bei der Bestimmung des "gardien" gewertet. Da in der Regel aber derjenige, der die freie Verfügungsgewalt hat, auch den Nutzen aus dem Gebrauch des Kraftfahrzeuges zieht und zumindest einen Teil der Kosten bestreitet, kommt diesem Unterschied zwischen beiden Rechtsordnungen nur geringe praktische Bedeutung zu.

Bei der Bestimmung des "gardien" wirkt sich aus, daß Art. 1384 Abs. 1 C.c. überwiegend als eine Haftung für vermutetes Verschulden angesehen wird. Deshalb neigt die Rechtsprechung dazu, die Person als "gardien" zu betrachten, die schuldhaft gehandelt hat. Hierdurch soll ein Auseinanderfallen von Verschulden und Haltereigenschaft verhindert werden. Dieser Tendenz entspricht auch die in der Lehre entwickelte Unterscheidung in "gardien des verkehrsgerechten Verhaltens" und "gardien der ordnungsgemäßen Beschaffenheit" des Kraftfahrzeuges¹⁶⁹⁾.

Die Neigung, Verschulden und Haltereigenschaft zu verbinden, ist im Rahmen der Kraftfahrzeughalterhaftpflicht nach dem Straßenverkehrsgesetz nicht gegeben, da bei Gefährdungshaftung schuldhaftes Handeln völlig in den Hintergrund tritt¹⁷⁰⁾.

Weiterhin verlangt die französische Rechtsprechung vom "gardien" eine gewisse geistige Leistungsfähigkeit, die in den Begriffsmerkmalen Leitung und Kontrolle zum Ausdruck kommt. Normal entwickelte Minderjährige können wie in Deutschland Haftpflichtsubjekte sein, während Geisteskranken, von Ausnahmen abgesehen, die Haltereigenschaft abgesprochen wird. Auch hier handelt

¹⁶⁹⁾ Vgl. oben S. 13.

¹⁷⁰⁾ Inwieweit § 7 StVG eine Gefährdungshaftung statuiert vgl. unten S. 161.

es sich um eine indirekte Auswirkung der nach überwiegender Ansicht in Art. 1384 Abs. 1 zum Ausdruck gekommenen Haftung für vermutetes Verschulden. Weil nun das Verschulden zum Teil unwiderlegbar vermutet wird, soll durch das Erfordernis geistiger Leistungsfähigkeit des "gardien" erreicht werden, daß Personen, die nach Art. 1382, 1383 C.c. nicht haften können, da sie deliktsunfähig sind, auch nicht nach Art. 1384 Abs. 1 C.c. Schadenser-satz leisten müssen, obgleich die Haltereigenschaft eigentlich nach herrschender Meinung durch rein tatsächliche Beziehungen zum Kraftfahrzeug begründet wird.

Übereinstimmend geht man in beiden Ländern davon aus, daß die Haltereigenschaft in der Regel in der Person des Eigentümers gegeben ist. In Frankreich besteht insofern eine vom Eigentümer zu widerlegende Vermutung, während in Deutschland das Eigentum als wichtiges Indiz für die Haltereigenschaft angesehen wird. Trotz der Vermutung, daß der Eigentümer "gardien" ist und auch unbeschadet einer neueren Entwicklung in der Rechtsprechung, dem Eigentümer den Nachweis der Übertragung der Haltereigenschaft zu erschweren, tritt in Frankreich häufiger als in Deutschland ein Wechsel in der Person des "gardien" ein. Vor allem bei vertraglichen Beziehungen wie Miet-, Leih-, Pacht- oder Reparaturverträgen und bei Benutzung des Kraftwagens gegen den Willen des Eigentümers oder Berechtigten verliert der bisherige "gardien" die Haltereigenschaft wesentlich häufiger als im deutschen Recht. Dieses Ergebnis läßt sich einmal dadurch erklären, daß das französische Recht eine Mithalterschaft mehrerer Personen nicht kennt. Weiterhin beruht der häufige Wechsel in der Person des "gardien" auf der Tatsache, daß es die französischen Juristen befremdet, einer Person die Haftpflicht aufzubürden, wenn diese nachweislich schuldlos gehandelt hat. Deshalb neigt man aus Billigkeitserwägungen dazu, Verschulden und Haltereigenschaft miteinander zu verbinden.

Trotz dieser unterschiedlichen Tendenzen ist der haftpflichtbegründende Sachverhalt im wesentlichen ähnlich ausgestaltet. Als wichtigste Abweichungen sind anzusehen, daß in Frankreich im Gegensatz zur deutschen Regelung auch der reine Vermögensschaden ersetzt wird und daß Fahrschüler bei der Prüfung, Inhaber von Reparaturwerkstätten und Schwarzfahrer "gardiens"

werden. Im Falle der Schwarzfahrt ist aber zu berücksichtigen, daß auch nach dem Straßenverkehrsgesetz den Schwarzfahrer eine verschärfte Haftung trifft und der Halter von der Haftung befreit wird, wenn er die erforderliche Aufmerksamkeit beachtet hat, § 7 Abs. 3 StVG.

II. Die Haftung des Kraftfahrers für eigenes schuldhaftes Verhalten

Bei Kraftfahrzeugunfällen steht in Frankreich allgemein und in Deutschland zumindest bei Sachschäden die Halterhaftpflicht im Vordergrund. Die Verschuldenshaftung hat aber auch im Rahmen der Kraftfahrzeughaftpflicht große Bedeutung behalten. Wenn ein Verschulden offenkundig ist und keine Beweisschwierigkeiten zu erwarten sind, gründet die französische Rechtsprechung ihre Entscheidungen in der Regel auf Art. 1382, 1383 C.c.¹⁷¹⁾. Die Kläger stützten ihre Ansprüche meistens nebeneinander auf Art. 1382 und 1384 C.c.. Aus Bequemlichkeit wenden die Gerichte dann Art. 1384 Abs. 1 C.c. an¹⁷²⁾, um der Beweisaufnahme zu entgehen.

Wegen der unterschiedlichen Rechtsfolgen kommt § 823 BGB neben der Halterhaftpflicht des Straßenverkehrsgesetzes in Deutschland größere Bedeutung zu als Art. 1382 C.c. in Frankreich. Aber auch in Frankreich mußte zumindest nach der bisher herrschenden Ansicht in Rechtsprechung und Lehre der Geschädigte bei Gefälligkeitsfahrten seine Ansprüche auf Art. 1382 C.c. stützen. Wenn diese Rechtsprechung auch inzwischen aufgegeben wurde, so dient Art. 1382 C.c. auch heute noch häufig als Anspruchsgrundlage.

A. Frankreich

Die Voraussetzungen der deliktischen Verschuldenshaftung, Art. 1382, 1383 C.c.

Die gesetzliche Grundlage der Haftung für eigenes schuldhaftes Verhalten eines Kraftfahrzeugfahrers bilden in Frankreich die Art. 1382 und 1383 C.c., die als Einheit angesehen werden¹⁷³⁾.

171) Vgl. Cass. civ., 19.12.1960, Bull. civ. 1961 II Nr. 791; Cass. civ., 6.6.1961, Gaz. Pal. 1961.2.234.

172) Jauffret, S. 68 ff.; vgl. Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1328 ff., 1328-5, die diese Praxis kritisieren, da nach ihrer Auffassung Art. 1384 Abs. 1 C.c. wegen der in ihm zum Ausdruck gekommenen vermuteten Verschuldenshaftung gegenüber Art. 1382 nur subsidiär ist.

173) Vgl. Jauffret, S. 70.

Art. 1382 C.c. bestimmt in Form einer Generalklausel, daß jeder Mensch einem anderen den Schaden ersetzen muß, den er durch sein schuldhaftes Verhalten hervorgerufen hat. In Art. 1383 C.c. wird weiter ausgeführt, daß die Haftpflicht nicht nur besteht, wenn der Schaden auf ein vorsätzliches Tun zurückzuführen ist, sondern auch, wenn er auf fahrlässigem Handeln oder Unterlassen beruht¹⁷⁴⁾. Die Haftung wird damit an drei Voraussetzungen geknüpft. Es muß ein haftungsbegründendes Verhalten, ein Schaden und ein Kausalzusammenhang zwischen diesen beiden Haftungselementen gegeben sein¹⁷⁵⁾.

Das haftungsbegründende Verhalten wird unter dem schwer zu übersetzenden Begriff der "faute" zusammengefaßt und entspricht im deutschen Recht etwa inhaltlich der Verletzungshandlung, der Rechtswidrigkeit und der Schuld im Sinne des § 823 Abs. 1 BGB. In der französischen Rechtslehre ist oft der Versuch unternommen worden, den Begriff der "faute" zu definieren. Es ist aber nicht gelungen, eine allgemein anerkannte, fest umrissene Begriffsbestimmung zu geben, da eine solche dem Wesen der Generalklausel "faute" nicht entspricht¹⁷⁶⁾. Allgemein wird unter "faute" ein rechtswidriges und vorwerfbares Verhalten verstanden¹⁷⁷⁾, wobei das objektive Erfordernis der Rechtswidrigkeit ("illicéité") von dem subjektiven Merkmal der Vorwerfbarkeit ("imputabilité") nicht streng unterschieden wird¹⁷⁸⁾. Fast allen Definitionen ist gemeinsam, daß das haftungsbegründende Verhalten rechtswidrig und vorwerfbar sein muß¹⁷⁹⁾. Schädigt damit der Fahrer eines Kraftfahrzeugs einen Dritten, so hat er für den Schaden aufzukommen, wenn er rechtswidrig und vorwerfbar handelte.

¹⁷⁴⁾ Mazeaud-Tunc, Bd. I, Nr. 47, 368 ff., 370; Savatier, Bd. I, Nr. 169, 173.

¹⁷⁵⁾ Da der Schaden und die Kausalität aber keine spezifischen Erfordernisse der Haftung für eigenes Verschulden sind, werden sie gemeinsam mit den Voraussetzungen der Halterhaftpflicht erörtert werden. Vgl. unten S. 50 ff., 84 ff.

¹⁷⁶⁾ Heldrich, S. 24.

¹⁷⁷⁾ Mazeaud-Tunc, Bd. I, Nr. 388 m.w.N..

¹⁷⁸⁾ Die objektiven und subjektiven Voraussetzungen werden von den Autoren unterschiedlich bewertet, je nachdem, ob sie den Haftungsgrund im Verschulden oder im geschaffenen Risiko sehen; vgl. Ripert, Faute, Nr. 12.

¹⁷⁹⁾ Dejan de la Batie, Nr. 16; Mazeaud-Tunc, Bd. I, Nr. 388.

1. Das schädigende Verhalten

Wie aus den Art. 1382, 1383 C.c. hervorgeht, kann die "faute" in einem positiven Tun oder Unterlassen bestehen. Die Trennung zwischen einem Tun und Unterlassen wird aber im französischen Recht nicht streng durchgeführt¹⁸⁰⁾, da man z.B. einem Kraftfahrer, der die Geschwindigkeit des Fahrzeugs den Straßenverhältnissen nicht anpaßte und dadurch einen Unfall verursachte, vorwerfen kann, er sei zu schnell gefahren oder habe es unterlassen, bei Herannahen der Gefahr die Geschwindigkeit zu mindern¹⁸¹⁾. Nicht notwendig ist es, daß das Verhalten des Fahrers bestimmte Rechtsgüter oder Schutzgesetze verletzt hat. Jedes beliebige schädigende Verhalten kann die Haftpflicht zur Folge haben.

2. Die Rechtswidrigkeit ("illicite") und Vorwerfbarkeit ("imputabilité")

a. Die Rechtswidrigkeit

Von der Rechtswidrigkeit als selbständiger Haftungsvoraussetzung ist im französischen Zivilrecht nicht die Rede, wenn neuerdings auch versucht wird, den Begriff etwas mehr in den Vordergrund zu stellen¹⁸²⁾. Dies entspricht aber nicht der französischen Tradition, nach der die "faute" die Rechtswidrigkeit mit einschließt¹⁸³⁾. Der Inhalt der Rechtswidrigkeit im Begriff der "faute" ist sehr umstritten, da vor allem eine strenge Trennung zur Vorwerfbarkeit nicht vorgenommen wird. In der Regel wird die Rechtswidrigkeit als ein Überschreiten des jedem Menschen zuerkannten Rechtskreises angesehen¹⁸⁴⁾. Die Verletzung des subjektiven Rechts eines anderen¹⁸⁵⁾, ein Verhalten, wie es ein guter Familienvater nicht zeigt¹⁸⁶⁾ oder der Verstoß gegen gesetzliche oder gewohnheitsrechtlich aner-

180) Mazeaud-Tunc, Bd. I, Nr. 540; Rodière, Nr. 1404; Savatier, Bd. I, Nr. 168.

181) Rodière, Responsabilité, Nr. 72; vgl. Carbonnier, Nr. 178.

182) Carbonnier, Nr. 176, 178, 180.

183) Motulsky, RabelsZ 1960, 244.

184) Carbonnier, Nr. 178.

185) Josserand, Bd. II, Nr. 422 f.

186) Vgl. Carbonnier, Nr. 178.

kannte Pflichten¹⁸⁷⁾ begründen das Urteil der Rechtswidrigkeit. Vor allem in der Verletzung gesetzlicher und gewohnheitsrechtlich anerkannter Pflichten sieht die Lehre die Verwirklichung der objektiven Voraussetzungen der "faute"¹⁸⁸⁾.

Rechtswidrig ist damit jeder Verstoß gegen geschriebenes Recht im weitesten Sinne, worunter im Rahmen der Kraftfahrzeugehaftpflicht vor allem die Strafgesetze, Verkehrsgesetze und Zivilgesetze zu zählen sind¹⁸⁹⁾. Besonders im zweiten Teil des Straßenverkehrsgesetzes ("Code de la Route") vom 15.12.1958 werden in detaillierter Form Regelungen für das Verhalten aller Verkehrsteilnehmer aufgestellt¹⁹⁰⁾. Ein Verstoß gegen eine dieser Vorschriften begründet die Rechtswidrigkeit¹⁹¹⁾.

Als rechtswidrig wird weiterhin jedes Verhalten eines Kraftfahrers angesehen, das nicht dem Auftreten eines normal begabten, aufmerksamen Durchschnittsfahrers im täglichen Straßen-

187) Vgl. vor allem Ripert-Boulanger, Bd. II, Nr. 933, wo die "faute" als gesetzeswidrige Handlung definiert wird.

188) Carbonnier, a.a.O..

189) Carbonnier, a.a.O.; Colin-Capitant, Nr. 1095; Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 521; Rodière, Responsabilité, Nr. 31 ff.

190) Bedeutung haben vor allem die Art. 15 - 90 Code de la Route, die die allgemeinen Anforderungen an die Kraftfahrer im Straßenverkehr festsetzen.

191) Dies bedeutet eigentlich keine Haftung nach dem Grundsatz versari in re illicita, weil auch in Frankreich die Kausalität zwischen dem haftungsbegründenden Ereignis und dem Schaden erforderlich ist. Praktisch läuft es aber doch auf eine Haftung für versari in re illicita hinaus. Denn im Rahmen der Haftung nach Art. 1384 Abs. 1 C.c. kommt die Haftungsvermutung nur dann nicht zur Anwendung, wenn das Kraftfahrzeug bei der Schadensentstehung eine rein passive Rolle gespielt hat. Dies ist der Fall, wenn es "normal" war, d.h. sein Zustand, seine Lage und auch die Art, wie es gelenkt wurde, in jeder Beziehung ordnungsgemäß waren. "Anormal" kann nicht mit schuldhaft gleichgesetzt werden. Wenn der Fahrzeuglenker aber schuldhaft handelte, z.B. Verkehrsvorschriften nicht beachtete, war das Fahrzeug selbst nicht normal und hat damit aktiv den Unfall verursacht. Überschritt ein Fahrer daher die zulässige Höchstgeschwindigkeit und wurde in einen Unfall verwickelt, so heißt dies nicht von vornherein, daß die überhöhte Geschwindigkeit den Unfall verursachte. Da das Fahrzeug aber nicht "passiv" war, ergibt sich, daß es für den Schadenseintritt als kausal angesehen wird. Damit hat man praktisch eine Haftung für versari in re illicita geschaffen. Vgl. zur Frage der Kausalität im französischen Recht unten S. 84 ff.

verkehr entspricht¹⁹²⁾. Es wird darauf abgestellt, ob sich andere Kraftfahrer in der gleichen Lage ebenso verhalten hätten, wie der Führer des Kraftfahrzeuges, der am Unfall beteiligt war. Ein Kraftfahrzeugführer handelt rechtswidrig, wenn er sich nicht wie jeder andere Fahrer¹⁹³⁾, oder wie ein aufmerksamer¹⁹⁴⁾, im üblichen Rahmen vorsichtiger¹⁹⁵⁾, kluger und geschickter¹⁹⁶⁾ Fahrer verhält.

Gerade hier zeigt sich die enge Verbindung zwischen der objektiven und der subjektiven Seite der "faute". Während diese Probleme in Deutschland bis zum Aufkommen der modernen Rechtswidrigkeitslehre¹⁹⁷⁾ im Rahmen der fahrlässigen Schädigung beim Erfordernis des Verschuldens geprüft wurden, zählt man sie in Frankreich aufgrund einer objektiven und abstrakten Betrachtungsweise der "faute" zur Rechtswidrigkeit¹⁹⁸⁾. Die Rechtswidrigkeit des haftungsbegründenden Verhaltens kann aus einer Vielzahl von Rechtfertigungsgründen ausgeschlossen sein.

Neben der Einwilligung des Verletzten in die Schädigung¹⁹⁹⁾ hat im Rahmen der Kraftfahrzeughaftpflicht vor allem der Notstand ("état de nécessité") eine gewisse Bedeutung. Ein Kraftfahrzeugfahrer handelt z.B. nicht rechtswidrig, wenn er einen Schaden verursacht, um einen größeren zu verhindern²⁰⁰⁾. Dies ist der Fall, wenn er es vorzieht, auf einen parkenden Wagen zu fahren, um einen Fußgänger zu verschonen²⁰¹⁾. Erforderlich ist aber, daß er die Notlage nicht durch ein eigenes vorhergehendes Verschulden hervorgerufen hat. Nimm der Kraftfahrer z.B. eine Kurve zu schnell und fuhr auf einen Anhänger auf, um nicht zu überschlagen und um das Leben der Insassen seines Fahrzeugs zu retten, so handelt er rechtswidrig und muß für den gesamten Schaden aufkommen²⁰²⁾.

192) Carbonnier, a.a.O.; Heldrich, S. 27.

193) Cass. Req., 31.10.1944, Gaz. Pal. 1944.2.139.

194) Cass. civ. 14.12.1956, JCP 1957 III, 9737; Douai, 10.12.1953, D 1954.176.

195) Paris. 7.2.1955; Gaz. Pal. 1955.1.349.

196) Cass. Req., 5.5.1942, S 1942.1.125 Anm. Mazeaud.

197) Vgl. unten S. 44 ff.

198) Carbonnier, a.a.O.; Dejan de la Batie, Nr. 16 ff.; Heldrich, S. 27.

199) Vgl. unten S. 125.

200) Mazeaud-Tunc, Bd. I, Nr. 494; Rodière, Responsabilité Nr. 86; Savatier, Bd. I, Nr. 101.

201) Carbonnier, a.a.O.; Rodière, 1409 ff..

202) Rodière, Responsabilité, Nr. 85.

Als ein Fall rechtfertigenden Notstands wird es auch angesehen, wenn der Fahrer gegen Bestimmungen des Straßenverkehrsgesetzes verstößt, um einen Unfall zu vermeiden²⁰³⁾. Gerechtfertigt ist danach z.B. das Verhalten eines Fahrers A, der ein Fahrzeug des Fahrers B mit hoher Geschwindigkeit auf seiner Fahrbahn auf sich zukommen sieht und einen Unfall nur dadurch vermeiden kann, daß er z.B. eine durchbrochene Leitlinie überfährt und nach links ausweicht. Kommt es unter diesen Umständen wegen der Ungeschicklichkeit des Fahrers A zu einem Unfall, haftet trotzdem der Fahrer B²⁰⁴⁾. Auch ein Arzt, der einen Schwerkranken aufsuchen muß, braucht nicht die Geschwindigkeitsbegrenzungen zu beachten und kann sein Fahrzeug auch im Parkverbot abstellen²⁰⁵⁾.

b. Die Vorwerfbarkeit

Zu dem objektiven Erfordernis der Rechtswidrigkeit muß im subjektiven Bereich die Vorwerfbarkeit des schädigenden Verhaltens treten. Je nachdem, ob das Verschulden vorsätzlich oder fahrlässig ist, spricht man von "délits" und "quasi délits". Wenn der Schädiger vorsätzlich handelt, umfaßt sein Wille nicht nur die Handlung oder Unterlassung, sondern auch den schädigenden Erfolg²⁰⁶⁾. Die Frage, ob der Täter eine Schädigungsabsicht haben muß, oder ob es ausreicht, daß er den Schadenseintritt erkannt und in Kauf genommen hat, ist umstritten²⁰⁷⁾. Im Straßenverkehr sind die Fälle selten, in denen jemand vorsätzlich einen anderen schädigt. Im Vordergrund steht hier die fahrlässige Schädigung. Der Haftpflichtige wollte nicht den Schadenserfolg, dieser war für ihn aber vorhersehbar und vermeidbar²⁰⁸⁾. Abgestellt wird auf die Fähigkeiten eines gewöhnlichen Kraftfahrers²⁰⁹⁾.

203) Savatier, Bd. I, Nr. 26.

204) Cass. crim., 31.5.1960, D 1961.62; Cass. civ., 3.3.1961, D 1962.70; vgl. Mazeaud-Tunc, Bd. I, Nr. 496.

205) Mazeaud-Tunc, Bd. I, Nr. 439, Anm. 2; zum Teil wird in diesen Fällen aber auch eine entlastende Fremdursache angenommen; vgl. Rodière, Responsabilité, Nr. 68; vgl. unten S. 102 ff.

206) Carbonnier, Nr. 177; Heldrich, S. 29.

207) Die Schädigungsabsicht wird verlangt von Carbonnier, a.a.O.; Ripert, Faute, Nr. 65.

208) Carbonnier, a.a.O.; Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 517.

209) Planiol-Ripert, a.a.O..

Die Frage der Deliktsfähigkeit ist im französischen Recht heftig umstritten. Nach einer in der Rechtsprechung²¹⁰⁾ vertretenen Ansicht, der sich ein Teil der Literatur²¹¹⁾ angeschlossen hat, erfordert der Begriff der "faute" eine gewisse Unterscheidungsfähigkeit, z.B. Gut und Böse zu erkennen, die bei Kleinkindern und Geisteskranken nicht gegeben ist. Darüber hinaus scheidet auch die Haftung aller Personen aus, die im Augenblick des Schadenseintritts z.B. aufgrund von Alkoholeinwirkungen über die ausreichende Einsichtsfähigkeit nicht verfügen. Diese herrschende Ansicht zur Deliktsfähigkeit wird in der Lehre heftig kritisiert, da die Entstehungsgeschichte des Code civil dafür spricht, die Vorwerfbarkeit abstrakt zu bestimmen²¹²⁾. Danach ist jede Abweichung von der allgemein üblichen Aufmerksamkeit eines Durchschnittsbürgers subjektiv vorwerfbar, unabhängig von den geistigen Fähigkeiten des Handelnden im konkreten Fall. Die Rechtsprechung folgt dieser Meinung insoweit, als die Trunkenheit die Deliktsfähigkeit nur ausschließt, wenn sie nicht freiwillig herbeigeführt wurde²¹³⁾.

B. Deutschland

Die Voraussetzungen der deliktischen Verschuldenshaftung, §§ 823 ff. BGB

Im Gegensatz zur Regelung in Frankreich kennt das deutsche Recht keine Art. 1382 C.c. vergleichbare Generalklausel, nach der man den Schaden zu ersetzen hat, den man durch sein rechtswidrig, vorwerfbares Verhalten hervorgerufen hat. Die Haftpflicht des Kraftfahrers für den durch eigenes schuldhaftes Verhalten im Straßenverkehr verursachten Schaden bestimmt sich nach § 823 Abs. 1 und Abs. 2 BGB. Neben den je nach Haftungstatbestand verschiedenen Anforderungen an das haftungs-

210) Cass. civ., 24.3.1960; Gaz. Pal. 1960.1.371.

211) Carbonnier, a.a.O.; Jauffret, S. 76; Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 477, 496; Ripert-Boulanger, Bd. II, Nr. 957; Rodière, Nr. 1407 ff., 1445 ff..

212) Dalq., Bd. II, Nr. 2310; Dejan de la Batie, Nr. 108-125; Marty-Raynaud, Bd. II, Nr. 402; Mazeaud-Tunc, Bd. I, Nr. 462 ff.; Starck, S. 88 f.

213) Rodière, Responsabilité, Nr. 82; Savatier, Bd. I, Nr. 203 ff..

begründende Verhalten erfordern die Voraussetzungen der Schadensersatzpflicht weiterhin das Vorliegen eines Schadens und eines Kausalzusammenhanges. Diese Fragen sollen aber gemeinsam für alle haftungsbegründenden Sachverhalte dargestellt werden²¹⁴⁾.

Eine nach § 823 BGB zum Schadensersatz verpflichtende unerlaubte Handlung liegt vor, wenn ein rechtswidriges Verhalten dem Tatbestand des § 823 Abs. 1 oder Abs. 2 BGB entspricht und dem Handelnden ein Schuldvorwurf gemacht werden kann²¹⁵⁾. Der haftungsbegründende Sachverhalt umfaßt damit wie in Frankreich auch in Deutschland ein rechtswidriges und schuldhaftes menschliches Verhalten.

1. Die Verletzungshandlung in § 823 BGB

Das schädigende Verhalten kann eine Handlung oder pflichtwidrige Unterlassung sein. Um eine pflichtwidrige Unterlassung handelt es sich, wenn jemand das Fahrzeug auf abschüssiger Bahn abstellt, ohne die Bremse anzuziehen. Wird ein abgestellter Wagen von einem anderen Fahrzeug angefahren, hat der Kraftfahrer, wenn er am Steuer sitzt, durch geeignetes Gegensteuern und Bremsen den Wagen anzuhalten. Tut er es nicht, liegt ein zum Schadensersatz verpflichtendes Unterlassen vor²¹⁶⁾.

Ein zurechenbares menschliches Verhalten verpflichtet aber nur zum Schadensersatz, wenn es einen gesetzlichen Tatbestand erfüllt. Eine Regelung, nach der jede schädigende Handlung Schadensersatzansprüche auslöst, ist dem deutschen Recht unbekannt. Schadensersatzansprüche aus unerlaubter Handlung im Sinne des § 823 Abs. 1 BGB bestehen nur, wenn eines der dort aufgeführten Rechtsgüter verletzt wurde. Bei Kraftfahrzeugunfällen kommen besonders Verletzungen der Persönlichkeitsgüter Leben, Körper oder Gesundheit und des subjektiven Rechts Eigentum in Betracht²¹⁷⁾. Die Verletzung des Lebens ist Tötung. Der Ein-

214) Vgl. unten S. 60 ff., 110 ff.

215) Ennecerus-Lehmann, S. 926, 938; Erman-Drees vor § 823 Anm. 1a; Larenz, Bd. II, S. 400.

216) Wussow, Rdn. 25.

217) Larenz, Bd. II, S. 407; vgl. das Straßenverkehrsgesetz, wo der Gesetzgeber nur Schadensersatz im Falle der Tötung, Körper- und Gesundheitsverletzung und Sachbeschädigung vorgesehen hat, §§ 7 Abs. 1, 10, 11 StVG.

griff in den Körper ist jede Beeinträchtigung der körperlichen Unversehrtheit; die Verletzung der Gesundheit ist jede Störung der inneren Funktionen, auch des seelischen Gleichgewichts. Körperverletzung und Gesundheitsbeschädigung treten in der Regel gemeinsam auf²¹⁸⁾.

Hat die schädigende Handlung kein persönliches Lebensgut und keine subjektiven Rechte verletzt, die unter den Schutz des § 823 Abs. 1 BGB fallen, besteht keine Ersatzpflicht. Vor allem das Vermögen als Gesamtheit ist in § 823 Abs. 1 BGB nicht geschützt²¹⁹⁾.

Nach § 823 Abs. 2 BGB verpflichtet jedes Verhalten zum Schadensersatz, das "gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstößt". Als Schutzvorschrift im Sinne dieser Bestimmung wird jede Rechtsvorschrift angesehen, die die besonderen Interessen des Einzelnen unmittelbar oder mittelbar dadurch schützt, daß neben dem Schutz der Allgemeinheit auch der des Einzelnen mitbezweckt wird²²⁰⁾. Aus der Zahl der als Schutzgesetze zu betrachtenden Rechtsnormen sind für die Kraftfahrzeughaftpflicht vor allem die fahrlässige Tötung und Körperverletzung, §§ 222, 230 StGB, die Gefährdung des Straßenverkehrs, §§ 315c, 316 StGB, der Gebrauch nur zugelassener Fahrzeuge, §§ 1, 23 StVG, und das Erfordernis einer Fahrerlaubnis, §§ 2, 21 StVG von Bedeutung²²¹⁾. Darüber hinaus sind die wesentlichen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB²²²⁾. Der Verstoß gegen ein Schutzgesetz verpflichtet aber nur zum Ersatz, wenn der Schaden aus der Verletzung eines Rechtsguts entstanden ist, zu dessen Schutz die Vorschrift erlassen wurde. Deshalb ist jeweils zu prüfen, welche

218) Vgl. oben S. 23.

219) Enneccerus-Lehmann, S. 943 f.; Erman-Drees, § 823 Anm. 7b.

220) Enneccerus-Lehmann, S. 949 ff.; Erman-Drees, § 823 Anm. 12a; Larenz, Bd. II, S. 435.

221) BGH, 26.1.1955, VersR 1955, 186; OLG Nürnberg, 7.12.1962, VersR 1963, 937.

222) BGH, 17.2.1961, VersR 1961, 442; Geigel, Kap. 12, Rdn. 2; Wussow, Rdn. 289; vgl. vor allem BGH, 25.2.1964, VersR 1964, 621, der die Grundregel des § 1 StVO als Schutzgesetz ansieht, wonach jeder Teilnehmer am öffentlichen Straßenverkehr sich so zu verhalten hat, daß kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert und belästigt wird.

Rechtsgüter in den Schutzbereich der in Betracht kommenden Vorschriften gehören, sog. Rechtswidrigkeitszusammenhang²²³⁾. Die §§ 315c, 316 StGB schützen z.B. nicht das Vermögen, sondern nur die Gesundheit und das Eigentum²²⁴⁾.

2. Die Rechtswidrigkeit

Die Rechtswidrigkeit hat im deutschen Recht eine selbständige Bedeutung und wird streng vom Verschulden getrennt. Ein Verstoß gegen die in § 823 Abs. 1 BGB aufgeführten Rechtsgüter ist grundsätzlich rechtswidrig, sofern nicht ein besonderer Rechtfertigungsgrund vorliegt²²⁵⁾. Ein Unterlassen ist rechtswidrig, wenn eine Rechtspflicht zum Handeln bestand²²⁶⁾. Eine solche Rechtspflicht kann auf Gesetz oder Vertrag beruhen. Im Straßenverkehr ergibt sie sich vor allem aus der Verkehrssicherungspflicht, die zum Inhalt hat, daß die Eröffnung einer Gefahrenquelle die Verpflichtung begründet, die zur Abwehr der Gefahr erforderlichen Schritte zu unternehmen²²⁷⁾. Jeder Teilnehmer am Straßenverkehr hat sein Verhalten so einzurichten, daß eine Schädigung anderer Verkehrsteilnehmer unterbleibt²²⁸⁾. Vor allem die Fahrgeschwindigkeit ist so zu bemessen, daß bei Nebel, Glätte und Dunkelheit rechtzeitig gebremst werden kann²²⁹⁾. Weiterhin sind Halter und Fahrer von Verkehrsmitteln verpflichtet, deren Benutzung durch Unbefugte oder unzuverlässige Dritte zu verhindern²³⁰⁾. Bei Schwarzfahrten kann neben die Halterhaftung nach § 7 Abs. 3 Satz 2 StVG die Haftung aus schuldhaftem Verhalten nach § 823 BGB treten, wenn sich das Verschulden nicht nur darin erschöpft, daß die Schwarzfahrt ermöglicht wurde, sondern darüber hinaus z.B. ein besonders unzuverlässiger Fahrer angestellt wurde²³¹⁾.

223) Ennecerus-Lehmann, S. 953f.; Larenz, Bd. II, S. 436.

224) BGH, 21.5.1957, VersR 1947, 465.

225) Ennecerus-Lehmann, S. 945; Larenz, Bd. II, S. 424.

226) Erman-Drees, § 823, Anm. 8b.

227) Ennecerus-Lehmann, S. 945f.; Larenz, Bd. II, S. 432.

228) Ennecerus-Lehmann, a.a.O.; Erman-Drees, § 823, Anm. 9f.

229) BGH, 16.4.1955, NJW 1955, 1029f.; BGH, 13.7.1965, VRS 29, 435 ff., 436 f.

230) Vgl. unten S. 126.

231) Vgl. BGH, 2.2.1962, MDR 1962, 393.

Die herrschende Lehre von der Rechtswidrigkeit, die auf den von der Rechtsordnung mißbilligten Erfolg abstellt, wird neuerdings in Frage gestellt.²³²⁾ Der BGH²³³⁾ hat sich bei Schädigungen im Eisenbahn- und Straßenverkehr vom Erfolgsunrecht abgewandt.²³⁴⁾ Nach dieser Ansicht ist eine unvorsätzliche Rechtsbeeinträchtigung nur rechtswidrig, wenn die im Verkehr erforderliche Sorgfalt nicht beachtet wurde. Ursprünglich sah der BGH²³⁵⁾ im verkehrsrichtigen Verhalten einen besonderen Rechtfertigungsgrund. In einer späteren Entscheidung²³⁶⁾ wird dann aber von einem Rechtfertigungsgrund nicht mehr gesprochen. Vielmehr heißt es dort, es fehle "an dem zur Begründung einer Schadensersatzpflicht erfordernden Merkmal der Rechtswidrigkeit eines Verhaltens" wenn sich der Kraftfahrer objektiv verkehrsgerecht verhalten habe.²³⁷⁾ Mit der Zurückdrängung des Erfolgsunrechts zugunsten des Handlungsunrechts soll der Tatsache Rechnung getragen werden, daß durch die Feststellung der Rechtswidrigkeit nicht nur der Erfolg, sondern die Handlung selbst beanstandet wird. Gegen Verhaltensnormen verstößt eine Handlung aber nur dann, wenn die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht gelassen wurde.²³⁸⁾ Hat z. B. ein Kraftfahrer abends sein Fahrzeug unter einer erleuchteten Laterne abgestellt, die mit einem roten Ring gekennzeichnet ist²³⁹⁾ und die die ganze Nacht über brennen soll, und fährt auf dieses Fahrzeug ein anderes

232) Baumann, MDR 1957, 646 ff.; v. Caemmerer, DJT-Festschrift Bd. II, S. 49 ff.; Enneccerus-Nipperdey, 2. Halbbd., S. 1277 ff.; Esser, Bd. I, S. 64; Haase, Anm. zu BGH (GS) 4.3. 1957, NJW 1957, 1315; Nipperdey, NJW 1957, 1777 ff.; Wieacker, JZ 1957, 535 ff.; Wiethölter, S. 47 ff.; Zippelius, NJW, 1707 f.

233) BGH (GS) 4.3.1957, BGHZ 24, 21 ff., 24 ff.; BGH 21.12. 1961, BGHZ 36, 237 ff., 242.

234) a.A. sind vor allem: Bauer, AcP 160, 465 ff., 467 ff.; Bettermann, Anm. zu BGH (GS) 4.3.1957, NJW 1957, 986 f.; Bindokat, JZ 1958, 553 ff.; Böhmer, MDR 1958, 745 f.; Dunz, NJW 1960, 507 ff.; Erman-Drees, § 823 Anm. 8a; Lorenz, Bd. I, S. 225 ff., Bd. II, S. 427 ff.; Reinhardt, JZ 1961, 713 ff., 715; Richter, NJW 1958, 1171 f.; Rud. Schmidt, 1958, 488 ff.; Soergel-Siebert, § 276, Rdn. 21; Staudinger-Werner, § 276, Rdn. 81 ff.; Stoll, JZ 1958, 137 ff., 139 ff., AcP 162, 203 ff., 229 ff.

235) BGH (GS) 4.3.1957, a.a.O.

236) BGH 21.12.1961, a.a.O.

237) Esser, Bd. I, S. 64.

238) Esser, Bd. I, S. 63.

239) Bild 35 der Anlage 1 zur StVO.

auf, nachdem die Laterne ausfiel, so ist das Handeln des Kraftfahrers nicht rechtswidrig, da er sich objektiv verkehrsgerecht verhalten hat, als er seinen Kraftwagen unter der Laterne parkte.²⁴⁰⁾ Durch diese Auffassung wird die bisher geltende Trennung zwischen Rechtswidrigkeit und Fahrlässigkeit aufgehoben. Der objektive Fahrlässigkeitsmaßstab, der in § 276 BGB durch die im Verkehr erforderliche Sorgfalt gekennzeichnet wird, wurde auf die Ebene der Rechtswidrigkeit übertragen.²⁴¹⁾ Das Verschulden hat damit, ähnlich wie in Frankreich die persönliche Vorwerfbarkeit ("imputabilité"), nur noch einen subjektiven Inhalt.²⁴²⁾ Vom praktischen Ergebnis her gesehen hat diese Rechtsprechung kaum Bedeutung, da nach Ansicht des Bundesgerichtshofs die Verletzung eines in § 823 Abs. 1 BGB geschützten Rechtsguts nach wie vor die Rechtswidrigkeit indiziert und die Handlung als widerrechtlich gilt, solange der Schädiger nicht ein verkehrsrichtiges Verhalten nachweist.²⁴³⁾ Die Widerrechtlichkeit des Verhaltens kann durch Rechtfertigungsgründe ausgeschlossen sein. Neben der Einwilligung²⁴⁴⁾ in die Schädigung kann vor allem der Notstand als Rechtfertigungsgrund Bedeutung erlangen.²⁴⁵⁾ Der Notstand im Sinne des § 904 BGB erfordert eine Einwirkung auf eine fremde Sache zur Abwendung einer gegenwärtigen Gefahr. Führt ein Kraftfahrer, um einem plötzlich auf die Straße tretenden Fußgänger auszuweichen, gegen einen fremden Kraftwagen, so kann es sich um einen Notstand im Sinne des § 904 BGB handeln. Erforderlich ist aber, daß der Fahrzeugführer den Notstand voll erkannt hat und bewußt das Fahrzeug des anderen beschädigte.²⁴⁶⁾ Der Grundsatz, daß von mehreren Übeln das kleinere gewählt werden darf, gilt aber nur, wenn den zur Auswahl stehenden Rechtsgütern ein unterschiedlicher Wert zukommt. Deshalb handelt es sich nicht um einen rechtfertigenden Notstand, wenn ein Kraftfahrer, um einen Zusammenstoß mit einem entgegenkommenden Fahrzeug zu vermeiden, mangels anderer

240) BGH, 21.12.1961, BGHZ 36, 237 ff., 242.

241) Esser, Bd. I, a.a.O.

242) Vgl. Heldrich, S. 43 f.

243) BGH (GS), 4.3.1957, a.a.O.; BGH, 21.12.1961, a.a.O.

244) Vgl. unten S. 131 Anm. 175.

245) OLG Hamm, 24.11.1960, VRS 20, 232 ff.

246) BGH, 17.12.1967, VersR. 1958, 168.

Ausweichmöglichkeiten einen Fußgänger anfährt. Der Beweis des ersten Anscheins spricht in diesen Fällen sogar für ein Verschulden des Kraftfahrers.²⁴⁷⁾

Die Anforderungen an die Rechtswidrigkeit unerlaubter Handlungen in § 823 Abs. 2 BGB sind ähnlich. Auch hier hat die Verletzung des objektiven Tatbestands eines Schutzgesetzes die Rechtswidrigkeit zur Folge, sofern nicht ein Rechtfertigungsgrund vorliegt.²⁴⁸⁾

3. Das Verschulden

Erforderlich ist weiterhin, daß dem Kraftfahrer sein Verhalten zum Vorwurf gemacht werden kann. Dies ist der Fall, wenn er deliktstfähig ist und er die im Verkehr erforderliche Aufmerksamkeit nicht beachtet hat.

Die Deliktstfähigkeit bestimmt sich nach den §§ 827, 828 BGB. Verschuldensunfähig sind hiernach Kinder bis zum 7. Lebensjahr, § 828 Abs. 1 BGB, und Jugendliche und Taubstumme, bis sie die zur Erkenntnis ihrer Verantwortlichkeit erforderliche Einsicht haben, § 828 Abs. 2 BGB. Dies gilt auch für Bewußtlose und Geisteskranke, § 827 Abs. 1 BGB, sofern sie sich nicht schuldhaft, z. B. infolge von übermäßigem Alkoholgenuß, in diesen Zustand versetzt haben, § 827 Abs. 2 BGB.

Steht die Deliktstfähigkeit fest, erhebt sich die Frage, ob dem Fahrer ein Schuldvorwurf gemacht werden kann. Bei Vorsatz wird beanstandet, daß er trotz Kenntnis des Unrechtes gehaltenes seines Tuns oder Unterlassens sein Verhalten gewollt hat.²⁴⁹⁾ Bei Fahrlässigkeit hat es der Kraftfahrer an der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt und Aufmerksamkeit fehlen lassen.²⁵⁰⁾ Im Straßenverkehr wird der Schadenseintritt in der Regel durch fahrlässiges Verhalten herbeigeführt. Maßgeblich für den Pflichtenmaßstab im § 276 BGB sind nicht die individuellen Fähigkeiten, sondern die Sorgfalt, die ein normaler, tüchtiger und gewissenhafter Kraftfahrer in der fraglichen Situation aufgewandt hätte.²⁵¹⁾ Ein Kraftfahrer handelt schuldhaft, wenn er im Straßenverkehr eine Fehlentscheidung

247) BGH, 4.1.1951, MDR 1951, 152; Geigel, Kap. 20, Rdn. 8.

248) Erman-Drees, § 823, Anm. 12 d.

249) Esser, Bd. I, S. 239 ff.

250) Esser, Bd. I, S. 244 ff.; Larenz, Bd. II, S. 405.

251) Heldrich, S. 44.

trifft, die ein erfahrener, ordentlicher Kraftfahrer vermieden hätte.²⁵²⁾

Im Rahmen der Rechtsgüterverletzung des § 823 Abs. 1 BGB braucht sich das Verschulden nur auf den ersten Verletzungserfolg zu erstrecken. Die Zurechnung eines weiteren Schadens wird unter Berücksichtigung der Adäquanztheorie vorgenommen.²⁵³⁾

Die Verschuldensbegriffe im § 823 Abs. 1 und Abs. 2 BGB unterscheiden sich, da in § 823 Abs. 2 BGB auf die Verschuldensanforderungen des Schutzgesetzes abgestellt wird. Verlangt dieses kein Verschulden, bestimmt § 823 Abs. 2 Satz 2 BGB, daß auch in diesem Falle die Haftpflicht nur bei schuldhaftem Verhalten eintritt. Das Verschulden braucht sich nicht auf die Schädigung des geschützten Rechtsguts, sondern nur auf den Verstoß gegen das Schutzgesetz zu beziehen.²⁵⁴⁾

C. Vergleich

=====

Die Haftung des Kraftfahrers für eigenes Verschulden, die in Frankreich in den Art. 1382, 1383 C.c. und in Deutschland in § 823 Abs. 1 und Abs. 2 BGB geregelt ist, erfordert in beiden Ländern ein schuldhaftes, rechtswidriges Verhalten. Die Anforderungen an dieses haftungsbegründende Verhalten weichen im einzelnen voneinander ab.

Die Fassung des Art. 1382 C.c. als Generalklausel und die Aufzählung der geschützten Rechtsgüter in § 823 Abs. 1 bedingen, daß das haftungsbegründende Verhalten in Deutschland wesentlich restriktiver gefaßt ist als in Frankreich. Der reine Vermögensschaden wird in § 823 Abs. 1 BGB im Gegensatz zu Art. 1382 C.c. nicht ersetzt, da das Vermögen kein in § 823 Abs. 1 BGB geschütztes Rechtsgut ist und somit die reine Vermögensschädigung den Haftungstatbestand nicht erfüllt. Ist der Vermögensschaden aber Folge eines Eingriffs in den Körper

²⁵²⁾ Esser, Bd. I, S. 248 f.

²⁵³⁾ Enneccerus-Lehmann, S. 949; Heldrich, S. 45; Palandt-Gramm, § 823, Anm. 2, 3a.

²⁵⁴⁾ Deutsch, JZ 1966, 556 ff., 559.

oder das Eigentum, so ist er auch nach § 823 Abs. 1 BGB erstattungsfähig.²⁵⁵⁾

Die Rechtswidrigkeit wird in beiden Ländern unterschiedlich weit gefaßt. In Frankreich gilt sie als objektive Voraussetzung der "faute" und umfaßt Verstöße gegen jedes geschriebene Recht und gegen alle Sorgfaltspflichten, die die Basis eines geordneten Gemeinschaftslebens bilden.

In Deutschland wird auf die Definition der Rechtswidrigkeit im Gegensatz zu der Praxis in Frankreich weniger großer Wert gelegt. Anders als in Frankreich tritt die Rechtswidrigkeit als selbständiges Haftungserfordernis neben das Verschulden. Die Verletzung eines geschützten Rechtsguts indiziert nach der herrschenden Lehre vom Erfolgsunrecht die Rechtswidrigkeit, die nur durch den Nachweis eines Rechtfertigungsgrundes beseitigt werden kann. Ein Teil der Lehre und für das Straßenverkehrsrecht auch der Bundesgerichtshof weichen neuerdings von dieser Auffassung ab. Nach dieser Ansicht ist ein Verhalten nicht rechtswidrig, wenn es verkehrsrichtig ist. Damit wird der objektive Fahrlässigkeitsmaßstab, die im Verkehr erforderliche Sorgfalt, auf die Rechtswidrigkeit übertragen. Die deutsche Rechtsprechung zur Rechtswidrigkeit eines Verhaltens im Straßenverkehr stimmt damit weitgehend mit der in Frankreich zu dem Verhältnis von Rechtswidrigkeit und Verschulden vertretenen Meinung überein. Die Anforderungen an die Rechtswidrigkeit bestimmen sich nach einer abstrakten Betrachtungsweise. Ein Kraftfahrer handelt demnach nicht rechtswidrig, wenn er sich in einer Verkehrssituation so verhält, wie es jeder andere aufmerksame Fahrzeugführer auch getan hätte.

Die Deliktsfähigkeit wird in Frankreich nicht näher bestimmt. Es wird allgemein nur darauf abgestellt, ob die betreffende Person zwischen Gut und Böse unterscheiden konnte. In Deutschland bestimmen die §§ 827, 828 BGB, daß Kinder bis zum 7. Lebensjahre, Geisteskranke und Bewußtlose nicht haften. Übereinstimmend haften hiermit in Frankreich und Deutschland keine Geisteskranken, Kleinkinder und Bewußtlose, sofern sie ihren Zustand, z. B. durch Alkohol, nicht schuldhaft herbeigeführt

²⁵⁵⁾ Vgl. unten S. 62.

haben.

Seitdem in der modernen Rechtswidrigkeitslehre die objektive Fahrlässigkeit als Rechtswidrigkeit angesehen wird und die Rechtsprechung sich auf dem Gebiete des Eisenbahn- und Straßenverkehrsrechts dieser Lehre angeschlossen hat, decken sich die Voraussetzungen des Verschuldens in beiden Ländern weitgehend. Abgestellt wird in Deutschland und Frankreich nur noch darauf, ob dem Kraftfahrer ein persönlicher Schuldvorwurf gemacht werden kann. Die Anforderungen an die zu beobachtende Aufmerksamkeit bestimmen sich nicht nach den individuellen Fähigkeiten des Einzelnen, sondern in abstrakter Betrachtungsweise. Dem Fahrer wird ein Vorwurf gemacht, wenn er bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Aufmerksamkeit das Ausmaß seiner Sorgfaltspflichten in der gegebenen Situation wie jeder andere Fahrzeugführer auch hätte erkennen müssen.

Zweiter Teil: Der Schaden

=====

Notwendige Voraussetzungen eines jeden außervertraglichen Schadensersatzanspruchs ist in beiden Ländern der Eintritt eines Schadens.

A. Frankreich

I. Der Schadensbegriff

Der Begriff und der Umfang des zu ersetzenden Schadens richten sich im französischen Deliktsrecht nach den Generalklauseln der Art. 1382 und 1384 C.c. Ohne eine Definition zu geben, spricht der Gesetzgeber von "Schaden" ("dommage"), für den man verantwortlich ist. Da eine Trennung in Vermögensschaden und Nichtvermögensschaden nicht vorgenommen wurde, ist nach heute unstreitiger Auffassung der Schaden in seiner Gesamtheit zu ersetzen.¹⁾ Als Schaden im Sinne der Art. 1382 ff. C.c. wird damit jede nachteilige Folge der Verletzung eines recht-

1) Jauffret, S. 32; Mazeaud-Tunc, Bd. I, Nr. 210.

lich geschützten Interesses angesehen ("la lésion d'un intérêt légitime juridiquement protégé").²⁾ Die Beeinträchtigung eines subjektiven Rechts des Geschädigten wird nicht gefordert.³⁾ Rechtlich geschützt ist ein Interesse dann, wenn es mit den allgemeinen Regeln von Recht und Moral in Einklang steht und zwischen dem Geschädigten und der Person, aus deren Tod oder Verletzung er Ansprüche geltend macht, eine auf Verwandtschaft oder Ehe beruhende Verbindung bestand.⁴⁾ Aus dieser Definition ergibt sich, daß in dem Erfordernis eines rechtlich geschützten Interesses ein Abgrenzungskriterium gesehen werden muß, das vor allem im Falle eines Drittschadens eine Ausweitung des anspruchsberechtigten Personenkreises verhindern soll.⁵⁾ Im einzelnen sollen die Voraussetzungen deshalb beim Drittschaden erörtert werden.⁶⁾

II. Die Schadensarten

Die Verletzung eines rechtlich geschützten Interesses kann einen materiellen oder immateriellen Schaden zur Folge haben.⁷⁾

1. Der Vermögensschaden

Der Vermögensschaden kann durch die Verletzung eines materiellen oder ideellen Rechtsgutes hervorgerufen werden.⁸⁾

Der für das Vertragsrecht in Art. 1149 C.c., geregelte Grundsatz, daß neben dem erlittenen Verlust ("perte subie, damnun emergens") auch der entgangene Gewinn ("gain manqué, lucrum cessans") zu ersetzen ist, wird auch im Deliktsrecht aner-

2) Cass. civ., 22. 2. 1944, D P 1945.293; Cass. civ., 21. 10.1952, D 1952.793; vgl. Trib. gr. inst. Toulouse, 21.12.1964, JCP 1965 II 14095; Carbonnier, Nr. 171; Giese, S. 3 ff.; Heldrich, S. 93; Rodiére, Responsabilité, Nr. 134.

3) Heldrich, a.a.O.

4) "Lien juridique né de la parenté ou d'alliance"; vgl. Cass. civ., 19.10.1943, S. 1945.1.1.

5) Rodiére, a.a.O.

6) Vgl. unten S. 138 ff.

7) Seit einiger Zeit unterscheidet man im Schrifttum zwischen materiellem, immateriellem und Körperschaden; vgl. Carbonnier, Nr. 171; Colin-Capitant, Bd. II, Nr. 1071.

8) Colin-Capitant, Bd. II, Nr. 1074; Heldrich, S. 94.

kannt. ⁹⁾ Der Vermögensschaden umfaßt damit die Minderung des vorhandenen Vermögens und die Vereitelung einer Vermögensvermehrung. ¹⁰⁾

a. Der Sachschaden

Ein Totalschaden liegt vor, wenn die Reparatur des Kraftfahrzeugs entweder technisch unmöglich ist oder wenn die Kosten der Reparatur in einem offenbaren Mißverhältnis zu dem Wiederbeschaffungswert ("valeur de remplacement") stehen. ¹¹⁾ Bei einem Totalschaden billigt die französische Rechtsprechung dem Geschädigten die Aufwendungen für die Wiederbeschaffung eines gleichwertigen Kraftfahrzeuges zu. Im Falle eines Teilschadens hat der Geschädigte einen Anspruch auf Ersatz der Reparaturkosten seines Fahrzeugs.

Streit besteht in der Rechtsprechung über die Frage, ob die Höhe der Reparaturkosten durch den Verkaufswert des Fahrzeugs vor dem Unfall und seinen Wiederbeschaffungswert beschränkt wird. Für die Zivilkammer des Kassationshofs und die Zivilgerichte findet jeder Anspruch auf Ersatz der Reparaturkosten seine Grenze im Wiederbeschaffungswert eines gleichartigen Fahrzeugs. ¹²⁾ Im Gegensatz hierzu kann nach der Strafkammer des Kassationshofs unabhängig von der Höhe der Kosten die Reparatur selbst dann verlangt werden, wenn der Schädiger den Wiederbeschaffungswert vor dem Unfall angeboten hat. ¹³⁾

Noch brauchbare Alkteile oder das Autowrack können nicht ohne weiteres zu Lasten des Geschädigten angerechnet werden, da das Verkaufsrisiko dieser Teile vom Schädiger zu tragen ist. ¹⁴⁾

9) Cass. crim., 29.11.1955, D 1956.177; vgl. Carbonnier, Nr. 154, 171; Mazeaud-Tunc, Bd. III, Nr. 2361.

10) Heldrich, S. 95.

11) Jauffret, S. 37; Wussow, NJW 1964, 1881.

12) Cass. civ., 28.10.1954, JCP 1955 II 8765 Anm. Savatier; Cass. civ., 31.10.1957, D 1958 Somm. 25; Orléans, 26.9.1966, Gaz. Pal. 1967.2.29; vgl. Jauffret, a.a.O.; Bedour, S. 324 f.; Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 684.

13) Cass. crim., 19.12.1957, Gaz. Pal. 1958.1.142. In dem zur Entscheidung stehenden Falle hatte der Schädiger 220.000 AF unter Berücksichtigung des Schrottwertes angeboten. Da der Geschädigte auf einer Reparatur bestand, verurteilte die Strafkammer den Schädiger zum Ersatz der Reparaturkosten in Höhe von 400.575 AF.

14) Cass. civ., 17.12.1959, D 1960. Somm. 49.

Einen Abzug "Neu für Alt" ("vétusté") braucht sich der Geschädigte in der Regel nicht gefallen zu lassen, auch wenn gänzlich neue Teile in den Wagen eingebaut werden, die die Lebensdauer des Fahrzeugs erhöhen.¹⁵⁾ Nur wenn an einem älteren, schon stark abgenutzten Fahrzeug erhebliche Reparaturen vorgenommen werden, kann ein Abzug "Neu für Alt" in Frage kommen.¹⁶⁾

aa. Die Wertminderung ("dépréciation")

Der merkantile Minderwert eines Fahrzeuges muß nach einem Unfall ersetzt werden,¹⁷⁾ wenn auch die Fälle, in denen ein Anspruch zuerkannt wurde, selten sind. Erforderlich ist, daß die Wertminderung vom Geschädigten nachgewiesen wird, was nur gelingt, wenn der Gesamtschaden erheblich ist, die wichtigsten Teile des Kraftwagens in Mitleidenschaft gezogen wurden, der Wagen noch neuwertig war und sich in einem guten Zustand befand.¹⁸⁾ Dem Eigentümer eines Luxuswagens der Marke Chrysler, der erst 1.500 km gelaufen war und dessen Anschaffungswert 42.000 NF betrug, wurde nach einer Beschädigung, die 50 % des Neuwertes ausmachte, eine Wertminderung in Höhe von 3.000 NF zuerkannt.¹⁹⁾ Falls der Schaden nur oberflächlich ist, wird eine Wertminderung mit der Begründung abgelehnt, daß sie durch den Einbau neuer Ersatzteile ausgeglichen wird.²⁰⁾

bb. Der Nutzungsausfall ("privation de jouissance")

Der Geschädigte kann Ersatz der Mietwagenkosten oder des Nutzungsausfalls seines Kraftfahrzeugs verlangen. Er kann aber nicht beides nebeneinander geltend machen.²¹⁾

Die Mietwagenkosten werden ersetzt, wenn der Geschädigte nachweist, daß er aus beruflichen oder anderen wichtigen Gründen gezwungen war, ein Fahrzeug zu mieten.²²⁾ Dieser Nachweis ist

15) Wussow, a.a.O.

16) Bedour, S. 332.

17) Dijon, 20.1.1931, Gaz. Pal. 1931.1.408.

18) Bedour, a.a.O.

19) Paris, 22.3.1961, Jur.Aut. 1961.196; vgl. Colmar, 9.1.1962, D 1962.637;

Eine Wertminderung von 10 % wurde dem Eigentümer eines neuen Luxuswagens zugesprochen, von dessen Modellen nur wenige in Frankreich verkauft waren. Vgl. Paris, 26.3.1963, Gaz. Pal. 1963.1.326. Dies gilt aber nicht nur bei Luxuswagen, sondern bei allen Fahrzeugen, deren Wert durch den Unfall gelitten hat. Vgl. Trib.pol., Le Raincy, 10.10.1967, Gaz. Pal. 1967.2. Somme. 171.

nur schwer zu führen. Gelingt er, hat sich der Geschädigte die gesparten Eigenkosten anrechnen zu lassen.²³⁾ Der Nutzungsausfall wird erstattet, wenn der Geschädigte unter Berücksichtigung des Gebrauchs, den er vom Fahrzeug machte, nachweisen kann, daß der Ausfall des Fahrzeugs für ihn einen Schaden bedeutet.²⁴⁾ Die Höhe des Anspruchs bestimmt sich nach den Mietwagenkosten für ein vergleichbares Fahrzeug, wobei jedoch ein Abschlag bis zu 70 % wegen der Eigensparnisse gemacht wird.²⁵⁾ Der Nutzungsausfall wird nur während der Dauer der Reparatur, nicht vom Augenblick des Unfalls an gewährt.²⁶⁾ Neuerdings wird aber auch schon der Ersatz des Nutzungsausfalls anerkannt, wenn sich der Beginn der Reparatur vom Geschädigten unverschuldet, länger hinzieht.²⁷⁾

In der Praxis werden ein Ersatz der Mietwagenkosten und eine Entschädigung für den Nutzungsausfall nur selten gewährt.²⁸⁾ Es hat sich nämlich der Brauch entwickelt, bei gütlichen Einigungen zwischen den Beteiligten eine sogenannte Immobilisationsentschädigung für jeden Tag zu gewähren, an dem das Fahrzeug nicht benutzt werden kann.²⁹⁾ Die Höhe beträgt etwa 5 - 8 NF für einen Personenkraftwagen und bis zu 100 NF für einen Lastkraftwagen oder Omnibus. Diese Pauschale deckt auch die Mietwagenkosten.

b. Der Körperschaden

Unter Körperschäden werden Nachteile verstanden, die durch Eingriffe in Leben und Körper einer Person entstanden sind.³⁰⁾ Der Vermögensschaden infolge von Körperverletzungen umfaßt die

20) Bedour, S. 334; Jauffret, S. 37.

21) Vgl. Trib. com. Nantes, 27.1.1938, Jur. Aut. 1938.224.

22) Jauffret, S. 38.

23) Bedour, S. 334.

24) Bedour, S. 333; Jauffret, S. 38.

25) Bedour, S. 334.

26) Bedour, S. 335.

27) Trib. gr. inst. Montauban, 10. 3.1966, JCP 1967 II 14933.

28) Jauffret, S. 38 Anm. 19.

29) Bedour, S. 332; Jauffret, a.a.O.

30) Berand; Braud, JCP 1956 I 1275; Le Roy, JCP 1956 I 1355; D 1958 chr. 17, D 1961 chr. 155; Meurisse, JCP 1960 I 1549; Le Gueut, Nerson, Roche, D 1962 chr. 185; Toulemon-Moore.

Heilungskosten, die Ausgaben für vermehrte Bedürfnisse und die Minderung der Einkünfte wegen einer verringerten Erwerbsfähigkeit.

aa. Die Heilungskosten und vermehrten Bedürfnisse

Zu den Heilungskosten zählen alle Ausgaben, die für die Heilung erforderlich sind. Hierunter fallen vornehmlich Arzt-, Arzneimittel- und Krankenhauskosten, Lohn für medizinische Hilfskräfte und Aufwendungen für Kuraufenthalte.³¹⁾ Auch Aufwendungen für die Anreise von Familienmitgliedern können als Heilungskosten angesehen werden. Die Ausgaben müssen allerdings normal und erforderlich sein. Dies wurde für den Fall einer Reise zum Besuch des kranken Sohnes nach Griechenland verneint.³²⁾ Bei weniger großen Reisen werden die Reisekosten aber in der Regel ersetzt.³³⁾

Die Höhe der Heilungskosten wird in der Regel vom Schädiger nicht angegriffen. Nur bei offensichtlichem Überschreiten des normalen Rahmens (Luxuskliniken) kann der Umfang des zu ersetzenden Schadens vom Gericht gemindert werden.³⁴⁾

Haben sich die Bedürfnisse des Verletzten infolge seines gesundheitlichen Zustandes vergrößert, können z. B. im Falle einer verletzten Hausfrau die Kosten für Hilfskräfte bei der Hausarbeit ersetzt verlangt werden.³⁵⁾

bb. Die Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit

Bei vorübergehender Minderung der Erwerbsfähigkeit, deren Umfang und Dauer vom Arzt festgestellt wird, kann dem Verletzten der eingetretene Verdienstaussfall erstattet werden.³⁶⁾ Einem Arbeiter oder Angestellten wird der Lohn oder das Gehalt gezahlt, das er kurz vor dem Unfall erhielt. Im Falle einer

31) Carbonnier, Nr. 172; Jauffret, S. 35.

32) Cass. civ., 20.12.1960, D 1961.141 Anm. Esmein.

33) Trib. civ. Nice, 9.3.1962, D 1962, 414 Anm. Le Roy.

34) Vgl. Trib. corr. Chartres, 28.10.1938, D.H. 1939.31.

35) Jauffret, S. 35.

36) Vgl. Bedour, S. 349 ff.; Dejan de la Batie, Nr. 396 ff.; Seguela, Gaz. Pal. 1967.1.117 ff.

freiberuflichen Tätigkeit wird die aufgrund der Verletzung eingetretene Verringerung des Einkommens als ersatzpflichtiger Schaden angesehen.

Ersatz wird nicht nur bei unmittelbarer gewinnbringender Tätigkeit gewährt. Auch eine Hausfrau kann eine Entschädigung verlangen, deren Höhe sich nach dem vergleichbaren Lohn von Hausangestellten richtet.³⁷⁾

Im Falle dauernder Erwerbsminderung bestimmt sich der Schaden in der Regel abstrakt nach dem Prozentsatz der Erwerbsminderung und nicht aufgrund der wirklich festgestellten Auswirkung auf den Verdienst.³⁸⁾ Die Berechnung wird in der Regel nach der mathematischen Methode ("méthode mathématique")³⁹⁾ oder nach dem Punktesystem ("methode du calcul au point")⁴⁰⁾ vorgenommen. Nur die elektische Methode ("méthode électique") berücksichtigt den konkreten Schaden, da sie die tatsächliche Auswirkung der Erwerbsminderung auf das Einkommen errechnet. Sie wird nur vom Tribunal de la Seine in ständiger Rechtsprechung angewandt.⁴¹⁾

Durch die Berücksichtigung der abstrakten Erwerbsminderung kann ein Verletzter, der seinem früheren Beruf noch nachgeht, aufgrund der Zuerkennung eines Schadensersatzes wegen der Minderung der Erwerbsfähigkeit eine zweite Einnahmequelle haben. Man wird hierin den Willen der französischen Rechtsprechung sehen können, allein schon den Eingriff in den Körper unabhängig von weiteren Nachteilen als erstattungsfähigen Schaden

37) Colmar, 15.3.1956, D 1956.614; Jauffret, S. 35.

38) Vgl. Cass. civ., 3.6.1955, JCP 1955 II 8814 Anm. Esmein; Paris, 25.3.1961, D 1962. 136 Anm. Le Roy. Die abstrakte Berechnungsart wurde aus dem Arbeitsrecht übernommen, wo Art. 452 des Code de la Sécurité sociale ausdrücklich bestimmt, daß sich die Rente aus dem bisherigen Einkommen multipliziert mit dem Prozentsatz der Erwerbsminderung berechnet. Mazeaud-Tunc, Bd. III, 2396. Dejean de la Batie, Nr. 396 ff.

39) Die mathematische Methode berechnet den Schadensumfang, indem sie das jährliche Nettoeinkommen mit dem Prozentsatz der Erwerbsminderung und dem Wert des Rentenfranken multipliziert, der sich aus dem Alter des Geschädigten ergibt.

40) Das Punktesystem baut auf früheren analogen Gerichtsentscheidungen auf und ermittelt einen Durchschnittswert, indem es den zugesprochenen Schadensersatz durch die jeweils festgestellte prozentuale Erwerbsminderung teilt. Dieser Durchschnittswert wird dann mit dem Prozentsatz der Erwerbsminderung des Geschädigten multipliziert.

anzusehen.⁴²⁾

2. Das Schmerzensgeld

a. Allgemeine Voraussetzungen

Die Verursachung seelischer Schmerzen verpflichtet den Schädiger zum Schadensersatz. Voraussetzung ist aber, daß der immaterielle Schaden aus einem menschlichen Leiden, z. B. der Verletzung des Körpers oder der Gesundheit, entstanden ist.⁴³⁾ Es besteht Streit in der Rechtsprechung und Lehre, ob das Schmerzensgeld Schaden kompensieren oder den Schädiger bestrafen soll. Neben einer Meinung⁴⁴⁾, die vor allem die Aufgabe des Schmerzensgeldes in einer Ausgleichs- und Genugtuungsfunktion ("compensation, satisfaction") sieht, wird zum Teil⁴⁵⁾ vertreten, der Schädiger werde aus einem Gefühl der Vergeltung für die unerlaubte Handlung bestraft. Der Streit über die Rechtsnatur des Schmerzensgeldes findet seinen Ausdruck bei der Ermittlung der Bemessungsfaktoren.

Während die Kompensationstheorie vorwiegend auf das Alter, die Familienverhältnisse, die Lebensart und das Geschlecht des Verletzten abstellt,⁴⁶⁾ berücksichtigt die Privatstrafetheorie den Grad des Verschuldens und die Vermögenslage des Schädigers.⁴⁷⁾

Die Rechtsprechung hat sich zu diesem Theorienstreit bisher nicht geäußert. Sie berücksichtigt nebeneinander die Bemessungskriterien der Kompensations- und der Privatstrafetheorie. Die Höhe des Schmerzensgeldes richtet sich vor allem nach dem Grade

41) Vgl. Trib. civ. Seine, 23.11.1948, Gaz. Pal. 1949.1.58; 11.2.1950, Gaz. Pal. 1950.1.361.

42) Cass. civ., 3.6.1955, JCP 1955 II 8814 Anm. Esmein.

43) Ständige Rechtsprechung. Dieser Grundsatz wurde erstmals 1833, Cass. ch. re., 15.6.1933, S. 1843.1.458, zum Ausdruck gebracht. Vgl. Remé, S. 13.

44) Ganot, S. 56; Givord, S. 114; Mazeaud-Tunc, Bd. I, 313.

45) Aubry-Rau, Bd. VI, § 444; Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 546; Ripert, S. 346 ff., 348, 352; Savatier, Bd. II, Nr. 527 ff.; Starck, S. 354 ff.

46) Fougère, D 1954.767; Savatier, Bd. II, Nr. 533, der insoweit der Kompensationstheorie folgt.

47) Ripert-Boulanger, Bd. II, Nr. 1144; Savatier, Bd. II Nr. 528, 610.

des Verschuldens und der Vermögenslage des Schädigers.⁴⁸⁾
Der Kompensationsgedanke scheint aber noch im Vordergrund
der Wiedergutmachung ideeller Einbußen zu stehen.⁴⁹⁾

Im Falle des Todes des Verletzten kann der Schmerzensgeldanspruch von den Erben geltend gemacht werden, auch wenn eine Klage noch nicht bei Gericht eingereicht war, als der Verletzte starb.⁵⁰⁾

b. Die Schmerzensgeldarten

Die französische Rechtsprechung und Lehre neigen dazu, die verschiedenen seelischen Beeinträchtigungen zu verselbständigen, die beim Eingriff in immaterielle Rechtsgüter auftreten können.

Unter "pretium doloris" wird das eigentliche Schmerzensgeld verstanden, das für körperliche Schmerzen gewährt wird.⁵¹⁾

Der Richter hat neben den schon erduldeten Schmerzen auch solche zu berücksichtigen, welche in Zukunft auftreten können.⁵²⁾

In häufig eingeholten ärztlichen Gutachten werden die Schmerzen als leicht, mittelschwer, schwer und sehr erheblich bezeichnet.⁵³⁾

Das Schmerzensgeld für den Verlust der Lebensfreude, "préjudice d'agrément", soll einen Ausgleich schaffen, wenn der Verletzte nicht mehr volle Freude am Leben empfindet.⁵⁴⁾ Hierzu zählen der Verzicht auf gesellschaftliche und sportliche Freuden,⁵⁵⁾

48) Givord, S. 121; Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 683; Ripert-Boulanger, a.a.O.

49) Remé, S. 38.

50) Cass. civ., 18.1.1943, D.C.1943.45; a.A. Ripert-Boulanger, Bd. II, Nr. 994; vgl. Sievers, S. 101 f.

51) Lalou, Nr. 155, Luce, JCP 1961 I 1645; Planid-Ripert, Bd. VI, Nr. 547; Toulemon-Moore, S. 26.

52) Jauffret, S. 45.

53) Bedour, S. 358; Jauffret, a.a.O.; Sievers, S. 97.

54) Cass. crim., 2.6.1964, D 1964.629.

55) Vgl. für einen Verzicht auf gesellschaftliche Erfolge und ein mondänes Leben, Trib. civ. Seine, 11.10.1937, Gaz. Pal. 1937.2.792; oder auf sportliche Tätigkeit im weitesten Sinne wie Jagd, Fischfang, Spaziergänge und Autofahren, Toulemon-Moore, S. 27.

Schmerz über ein unvollendetes Werk,⁵⁶⁾ oder Enttäuschung in den Lebenserwartungen, die der Verletzte sich berechtigterweise machte.⁵⁷⁾

Weiterhin finden Berücksichtigung Lebensangst und Verzweiflung über die Verringerung der Körperkräfte, die zum Selbstmord führen können.⁵⁸⁾

Bei ästhetischem Schaden ("préjudice esthétique") wird der Tatsache Rechnung getragen, daß der Verletzte aufgrund einer körperlichen Entstellung seelische Schmerzen empfindet.⁵⁹⁾

Entschädigungspflichtig ist die Verletzung aller Körperteile, die den Geschädigten berechtigten, einen aufgrund der Verletzung "geminderten Reiz bislang auf legitime Weise auszuüben."⁶⁰⁾ Die Höhe des Schmerzensgeldes hängt von der Art und der Größe der Narben ab, wie auch vom Alter, Geschlecht und Beruf des Verletzten.⁶¹⁾ Neben der Verringerung der Heiratsaussichten werden auch hier andere Beeinträchtigungen im gesellschaftlichen Leben in Betracht gezogen.⁶²⁾

In neuerer Zeit wird dieser Kreis von Schmerzensgeldarten erweitert. Es wurde der Begriff des Jugendschadens ("préjudice juvenile") und Altersschadens ("préjudice senile") geschaffen, der der spezifischen Situation dieser Altersklassen Rechnung tragen soll.⁶³⁾

Große Bedeutung hat auch der immaterielle Schadensersatz bei Verletzung und Tod naher Angehöriger. Hier handelt es sich aber um ein Problem des immateriellen Drittschadens, das an anderer Stelle erörtert werden soll.⁶⁴⁾

56) Trib. corr. Mons, 1.4.1935, S. 1935.419.

57) Nantes, 24.5.1938, Gaz. Pal. 1938.2.433.

58) Paris, 22.4.1952, Gaz. Pal. 1952.2.231; Givord, S. 74.

59) Lalou, Nr. 150; Mazeaud-Tunc, Bd. I, Nr. 295, 318;
Körperliche Entstellungen können auch einen Vermögensschaden zur Folge haben, wenn der Verletzte z. B. in seinem Beruf auf ein makellooses Aussehen angewiesen ist. Vgl. Paris, 20.6.1960, Gaz. Pal. 1960.2.169, wo über die Ansprüche einer Stripteasetänzerin entschieden wurde, die wegen einer Narbe auf dem Unterleib ihrer Tätigkeit nicht mehr nachgehen konnte.

60) Trib. civ. Nîmes, 22.12.1952, D 1954. Somm. 12.

61) Vgl. Paris, 23.11.1948 D 1949.37.

62) Kamp, S. 76; Mazeaud-Tunc, a.a.O.

63) Le Gueut, Nerson-Roche, D 1962. chr. 185 ff., 186.

64) Vgl. unten S. 138.

Die subtile Aufgliederung des seelischen Leidens hat zur Folge, daß die Höhe des gewährten Schmerzensgeldes weit über das hinausgeht, was in Deutschland allgemein zuerkannt wird. Ein Vergleich des Schmerzensgeldes in beiden Rechtsordnungen wird aber dadurch erschwert, daß die französischen Gerichte häufig den Schadensersatz nicht nach materiellem oder immateriellem Schaden aufteilen. Der französische Richter ist nämlich nicht verpflichtet, den Schaden in allen Einzelheiten zu berechnen.⁶⁵⁾

Als typisches Beispiel sei folgender Fall genannt:⁶⁶⁾ Eine dreißigjährige mehrsprachige Direktionsassistentin wurde bei einem Kraftfahrzeugunfall völlig gelähmt, so daß sie auf die Hilfe anderer für jede Handlung angewiesen ist. Ihr wurden an materiellem und immateriellem Schadensersatz 1.200.000 NF zugesprochen. In einem ähnlichen Fall wurde einem fünfunddreißigjährigen Manne, der nach einem Unfall völlig hilflos wurde, eine Entschädigung von 1.000.000 NF zuerkannt.⁶⁷⁾ Einem vierjährigen Kind, das infolge eines Unfalls seine höheren geistigen Fähigkeiten verlor, wurden 180.000 NF als "pretium doloris" und 200.000 NF als ästhetischer Schaden und als Annehmlichkeits-schaden zugesprochen.⁶⁸⁾ Auch bei kleineren Verletzungen liegen die Beträge des Schmerzensgeldes in Frankreich wesentlich höher als in Deutschland.

III. Die Voraussetzungen der Schadensanerkennung

Ein Schaden wird nach französischem Recht nur dann als erstattungsfähig angesehen, wenn er gewiß ("certain"), aktuell ("actuel") und direkt ("direct") ist. Durch das Erfordernis eines gewissen und aktuellen Schadens soll verhindert werden,

65) Cass. civ., 3.10.1957, Gaz. Pal. 1957, 2.318; vgl. Mazeaud-Tunc, Bd. III, Nr. 2360; Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 549; vgl. unten S.

66) Paris, 9.11.1966, Gaz. Pal. 1967.1.100: "Ebenso muß man bei der Berechnung des Schadens berücksichtigen, daß das Opfer vor dem Unfall ein aktives Leben führte, Sport betrieb und sogar ungestüme Sportarten, wie Ski und Eiskunstlaufen, Reisen machte und in einem lebensfrohen bewegten und mondänen Milieu lebte. Ihr Zustand wird von Experten nur als "schrecklich" bezeichnet."

67) Rouen, 13.11.1967, Gaz. Pal. 1967.2.172.

68) Grenoble, 24.10.1966, Gaz. Pal. 1966.2.338.

daß auch hypothetische Nachteile ersetzt werden. Gewiß ist ein Schaden, wenn er schon eingetreten ist, oder in Zukunft mit Sicherheit eintreten wird,⁶⁹⁾ ("dommage actuel, dommage futur"). Entscheidend ist, daß die Rechtsstellung des Geschädigten sich verschlechtert hat. Es ist dann unerheblich, ob der Schadenserfolg schon eingetreten ist.

Als gewisser Schaden wird auch der Verlust einer Gewinnaussicht angesehen, ("perte d'une chance").⁷⁰⁾ Man versteht hierunter die Möglichkeit, einen Gewinn zu machen oder einen Verlust zu vermeiden.⁷¹⁾ Ob einer Gewinnaussicht ein Wert zukommt, bestimmt sich nach dem Grad der Wahrscheinlichkeit des Erfolgseintritts. Typisches Beispiel ist die Versäumnung der Teilnahme eines Pferdes an einem Rennen aufgrund eines Auto-unfalls. Die Rechtsprechung hat in solchen Fällen entschieden, daß die Gewinnaussicht die Transportkosten übersteigt, da diese sonst nicht gemacht worden wären, aber den Wert des Rennpreises nicht erreicht.⁷²⁾

Als hypothetischer Schaden wird z. B. angesehen, wenn ein Junge, der noch nicht die höhere Schulausbildung abgeschlossen hat, Schadensersatz verlangt, weil er nach einem Unfall eine ganz bestimmte Laufbahn nicht mehr einschlagen kann.⁷³⁾ Der Schaden muß die unmittelbare Folge ("dommage direct") des Unfalls sein. Hierbei handelt es sich um ein Problem des Kausalzusammenhangs⁷⁴⁾, das an anderer Stelle erörtert werden soll.⁷⁵⁾

Die Vorhersehbarkeit des Schadens ist im außervertraglichen Haftpflichtrecht nicht erforderlich.⁷⁶⁾

69) Carbonnier, Nr. 171; Heldrich, S. 94; Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 216; Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 543 f.; Rodière, Nr. 1598; Savatier, Bd. II, Nr. 522 f.

70) Trib. gr. inst. Chartres, 20.4.1964, Gaz. Pal. 1964. Somm. 5; Lalou, Nr. 146; Rodière, Nr. 1599.

71) Giese, S. 14; Mazeaud-Tunc, Bd. I, Nr. 219.

72) Vgl. die Rechtsprechung bei Mazeaud-Tunc, Bd. I, Nr. 219, Carbonnier, Nr. 173; Lalou, a.a.O.

73) Cass. civ., 12.5.1966, D 1967.3, Anm. Durry, Rev. trim. civ. 1967, 387.

74) Carbonnier, Nr. 171; Derrida, Nr. 33; Motulsky, RabelsZ 1960, 248.

75) Vgl. unten S. 84 ff.

76) Giese, S. 56; Heldrich, S. 95; Lalou, Nr. 72; Rodière, Responsabilité, Nr. 238. Für das Vertragsrecht verlangt Art. 1150 C.c. die Vorhersehbarkeit des Schadens.

B. Deutschland

I. Der Schadensbegriff

Der Gesetzgeber hat weder im Bürgerlichen Gesetzbuch noch im Straßenverkehrsgesetz den Begriff des Schadens definiert. Die Rechtsprechung und Lehre verstehen unter Schaden jede nachteilige, ausgleichsfähige Umgestaltung der rechtlich geschützten Güterwelt.⁷⁷⁾ Das beeinträchtigte Rechtsgut kann materieller oder immaterieller Art sein. Das Vermögen als solches wird in § 7 Abs. 1 StVG und § 823 Abs. 1 BGB nicht geschützt. Der Vermögensschaden wird aber ersetzt, wenn er Folge eines Eingriffs in die durch § 823 Abs. 1 BGB und § 7 Abs. 1 StVG geschützten Rechtsgüter ist. Die Verletzung eines subjektiven Rechts wird nicht gefordert, die Verschlechterung der wirtschaftlichen Verhältnisse genügt, wenn ein Eingriff in eines der aufgeführten Rechtsgüter vorliegt.⁷⁸⁾

Nach der herrschenden Differenz- oder Interessentheorie ist Vermögensschaden die Differenz zwischen der gegenwärtigen Rechtsgüterlage und dem Zustand, der ohne das schädigende Ereignis bestehen würde.⁷⁹⁾ Erstattungsfähig ist über den gemeinen Wert des Rechtsguts hinaus das subjektive "Interesse", das der Geschädigte persönlich an der zerstörten oder beschädigten Sache hatte.⁸⁰⁾ Wenn dieses Interesse nicht wirtschaftlich meßbar ist, wie z. B. im Falle des Liebhaberwertes eines Kraftfahrzeuges, findet es aber keine Berücksichtigung.⁸¹⁾ Der gemeine Wert kann in der Regel als Mindestschaden geltend gemacht werden.⁸²⁾

77) Enneccerus-Lehmann, S. 58; Erman-Sirp, § 249 Anm. 2; Esser, Bd. I, S. 270; Fikentscher, S. 240; Palandt-Danckelmann vor § 249 Anm. 1; Soergel-Siebert, §§ 249-253 Rdn. 2.

78) Vgl. Heldrich, S. 97.

79) Enneccerus-Lehmann, a.a.O.; Larenz, Bd. I, S. 152.

80) Erman-Sirp, § 249 Anm. 7a; Larenz, Bd. I, S. 188.

81) Esser, Bd. I, S. 278.

82) Enneccerus-Lehmann, S. 58; Fikentscher, S. 240; Palandt-Danckelmann vor § 249 Anm. 2.

II. Die Schadensarten

Da der immaterielle Schaden im deutschen Recht nur in Ausnahmefällen ersetzt wird, kommt der Unterscheidung in Vermögensschaden und Nichtvermögensschaden große Bedeutung zu. Die Art des Schadens hängt vom verletzten Rechtsgut ab.

Immaterieller Schaden ist unmittelbarer Schaden, den ein Eingriff in Lebensgüter⁸³⁾ wie Leben, Gesundheit und körperliche Unversehrtheit, zur Folge hat. Materieller Schaden ist jede Vermögenseinbuße, die sich unmittelbar aus der Vernichtung oder Beschädigung eines Vermögensgutes ergibt oder bei Verletzung eines ideellen Gutes mittelbar in Gestalt von Aufwendungen zur Wiederherstellung der Gesundheit oder von Erwerbsausfall auftreten kann. Ein Vermögensschaden ist damit nicht notwendig die Folge der Verletzung eines Vermögensgutes. Er kann sich mittelbar auch aus der Verletzung eines ideellen Gutes ergeben, wenn hierdurch auch das Vermögen beeinträchtigt wird.

Das Straßenverkehrsgesetz gewährt keinen Schadensersatz für immateriellen Schaden. Darüber hinaus wird der Vermögensschaden nur im Rahmen der §§ 10 und 11 StVG ersetzt, wodurch vom Ersatz Ansprüche wegen Erschwerung des Fortkommens (§ 842 BGB) und wegen entgangener Dienste (§ 845 BGB) ausgeschlossen sind.⁸⁴⁾ Nach § 16 StVG bleibt aber eine weitergehende Haftung des Schädigers unberührt, so daß im Falle von Verschulden sich Ansprüche aus § 823 Abs. 1 und Abs. 2 BGB ergeben können.

1. Der Vermögensschaden

Da der Ersatz des immateriellen Schadens durch den Gesetzgeber in § 253 BGB stark eingeschränkt wurde, versucht die Rechtsprechung, durch die Ausweitung des Vermögensbegriffs dieses Hindernis zu umgehen. Im hohen Maße umstritten ist es, ob der Verlust von Annehmlichkeiten und Genußmöglichkeiten, die im

83) Ein immaterieller Schaden ist auch bei Sachbeschädigungen denkbar, wenn die beschädigten Gegenstände einen Gefühlswert hatten.

84) Nach dem Entwurf zur Änderung und Ergänzung des Schadensrechts soll nach dem Straßenverkehrsgesetz in Zukunft in gleicher Weise Ersatz geleistet werden, wie im Falle einer unerlaubten Handlung, § 823 BGB, nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch; vgl. den Referentenentwurf, Bd. II, S. 218.

Verkehr gegen Geld zu beschaffen sind, als Vermögensschaden angesehen werden kann.⁸⁵⁾ Die Rechtsprechung hat in verschiedenen Entscheidungen dem Genuß der Freizeit und der Gebrauchsmöglichkeit eines Kraftfahrzeuges vermögensrechtlichen Charakter zugesprochen. Im sog. "Seereisefall" hat der Bundesgerichtshof⁸⁶⁾ entschieden, daß es sich bei der mit einer Seereise erstrebten Urlaubsfreude um einen Vermögenswert handelt, dessen Entzug zu Ersatzansprüchen berechtigt. Auch der vorübergehende Verlust der Gebrauchsmöglichkeit eines Kraftfahrzeuges ist nach Ansicht des Bundesgerichtshofs⁸⁷⁾ in Geld zu entschädigen. Eine Entscheidung des OLG Frankfurt⁸⁸⁾ sieht unter Berücksichtigung dieser Rechtsprechung die nutzlose Vergeudung von Urlaub als einen immateriellen Schaden an.⁸⁹⁾ Wegen ihrer weitreichenden Folgen ist diese Rechtsprechung, die weitgehend zu einer Ausschaltung der haftungsbegrenzenden Funktion des § 253 BGB führt, in der Lehre auf Kritik gestoßen.⁹⁰⁾

a. Der Sachschaden

Als Sachschaden werden alle Eingriffe in körperliche Gegenstände mit Ausnahme des Körpers selbst angesehen. Hierzu zählen auch Beschädigungen von künstlichen Gliedern oder Zahnersatz.⁹¹⁾ Bei vollständiger Zerstörung gebrauchter Sachen, z.B.

von Kleidungsstücken kann in normalen Zeiten Lieferung neuer Stücke verlangt werden. Sofern eine Anrechnung des Mehrwerts unzumutbar ist, besteht keine Verpflichtung des Geschädigten zum Ausgleich.⁹²⁾

Weitaus wichtigster Fall einer Sachbeschädigung im Rahmen der Kraftfahrzeughaftpflicht ist die Zerstörung oder Beschädigung eines Kraftfahrzeugs. Die Rechtsfolgen sind unterschiedlich,

85) Vgl. Heldrich, NJW 1967, 1737 ff.

86) BGH, 7.5.1956, NJW 1956, 1234 f.

87) BGH, 30.9.1963, BGHZ 40, 345 ff.; BGH, 15.4.1966, BGHZ 45, 212 ff.

88) OLG Frankfurt, 17.2.1967, NJW 1967, 1372 ff.

89) Vgl. LG Hagen, 6.12.1962, NJW 1963, 765 f.

90) Vgl. Heldrich, a.a.O.; Larenz, Festschrift Nipperdey, Bd. I, S. 489 ff., 496.

91) Knoll, MDR 1956, 523.

92) OLG Schleswig, 4.10.1951, MDR 1952, 747; Geigel, Kap. 4 Rdn. 27.

je nachdem, ob es sich um einen Total- oder Teilschaden handelt.

Ein Totalschaden liegt vor, wenn die Reparaturkosten den Zeitwert des Kraftfahrzeugs wesentlich und erheblich überschreiten (konstruktiver Totalschaden) oder wenn die Reparatur schlechthin unmöglich ist (echter Totalschaden).⁹³⁾ Der Geschädigte kann also auch dann die Reparatur seines Fahrzeugs verlangen, wenn die Reparaturkosten den Zeitwert überschreiten. Nur wenn die Reparatur unverhältnismäßige Kosten macht (§ 251 Abs. 2 BGB), findet eine Abrechnung auf wirtschaftlicher Totalschadensbasis statt. Die Grenze dürfte etwa bei 30 % oberhalb des Fahrzeugswertes zur Zeit des Unfalls liegen.⁹⁴⁾ Bei Totalschaden eines neuen Fahrzeugs kann der Geschädigte einen neuen Kraftwagen verlangen. Im Falle eines älteren Kraftfahrzeugs hat er Anspruch auf einen Gebrauchtwagen gleicher Art und Güte.⁹⁵⁾

Darüber hinaus braucht sich der Geschädigte auch bei Teilschäden nicht immer mit der Reparatur zufrieden zu geben. Ob die Kosten der Beschaffung eines gleichwertigen Fahrzeugs oder die Reparaturkosten und Minderwert zu ersetzen sind, richtet sich neben der kraftfahrtechnischen Würdigung des Schadens auch nach dem Verwendungszweck des Fahrzeugs und der Zumutbarkeit einer Reparatur im Einzelfall.⁹⁶⁾ Der Geschädigte kann die Lieferung eines Neuwagens verlangen, wenn sein Fahrzeug vor dem Unfall nicht mehr als 1000 km gelaufen war.⁹⁷⁾ Wer seinen Kraftwagen für berufliche Zwecke verwendet, wie z. B. ein Kraftfahrzeughändler, kann trotz einer möglichen Reparatur den Wagen verkaufen und sich ein anderes Fahrzeug anschaffen.⁹⁸⁾

93) IG Aurich, 4.10.1956, VersR 1957, 50; Wussow, Rdn. 1192; OLG Nürnberg, 25.9.1958, DAR 1959, 45.

94) OLG Oldenburg 23.11.1966, VRS 33, 81 ff.; OLG München, 7.7.1964, VRS 28, 84 ff.; OLG Celle, 9.1.1964, VersR 1964, 519 f.; LG Stuttgart, 12.10.1966, DAR 1967, 272.

95) Geigel, Kap. 4 Rdn. 35.

96) BGH, 29.6.1965, NJW 1965, 1756 f.; BGH, 25.1.1966, VersR 1066, 489; OLG Schleswig, 11.10.1966, VersR 1967, 610; vgl. OLG Hamm, 2.4.1962, VersR 1962, 1017.

97) BGH, 25.1.1966, a.a.O.; Erman-Sirp, § 249, Anm. 7 d aa; Wussow, Rdn. 1197.

98) OLG Celle, 27.11.1961, VersR 1962, 187; OLG München, 3.12.1959, VersR 1960, 671; OLG Hamburg, 10.11.1959, VersR 1960, 450; Anm. Ruhkopf, VersR 1960, 719.

Zum Teil wird sogar bei jeder beruflichen Nutzung ein generelles Recht auf Erwerb eines fabrikneuen Fahrzeugs anerkannt.⁹⁹⁾ Im übrigen wird allgemein bei Reparaturen, die etwa 2.000 DM überschreiten, eine Neuanschaffung für möglich gehalten.¹⁰⁰⁾ In diesen Fällen kann der Geschädigte die Kosten für den Erwerb eines gleichwertigen Fahrzeugs verlangen.¹⁰¹⁾ Er braucht sich nicht mit einem Gebrauchtwagen zufrieden zu geben, muß aber den Mehrpreis beim Kauf eines Neuwagens selbst tragen.¹⁰²⁾ Ein genereller Risikozuschlag,¹⁰³⁾ durch den man die Schwierigkeiten beim Erwerb eines gleichwertigen und gleichartigen Fahrzeugs auszugleichen versucht, wird allgemein abgelehnt.¹⁰⁴⁾

Zu den Reparaturkosten, die im Falle eines Teilschadens ersetzt werden, zählen alle erforderlichen Aufwendungen, die es ermöglichen, das Fahrzeug in den ursprünglichen Zustand zu versetzen. Nach dem Grundsatz "Neu für Alt" kann beim Einbau neuer Ersatzteile ein gewisser Abzug gemacht werden, wenn sich der Gesamtwert des Fahrzeugs erhöht.¹⁰⁵⁾ Wird wegen Beschädigung mehrerer Kotflügel eine Gesamtlackierung erforderlich, muß sich der Geschädigte diesen Vorteil anrechnen lassen.¹⁰⁶⁾ Beim Einbau von Einzelteilen, wie z. B. Türen, wird in der Regel kein Abzug gemacht.¹⁰⁷⁾

Der Geschädigte hat unverzüglich den Auftrag zur Durchführung der Reparatur zu geben, da bei einem längeren Warten der Anspruch auf Ersatz der Mietwagenkosten entfällt.¹⁰⁸⁾

aa. Die Wertminderung

Neben den Reparaturkosten umfaßt der Sachschaden auch die

99) OLG Celle, 27.11.1961, a.a.O.; OLG Celle, 28.6.1962, MDR 1962, 820; vgl. Soergel-Siebert, §§ 249-253 Rdn. 39.

100) OLG Hamm, 4.3.1965, MDR 1965, 657; OLG Köln, 28.5.1962, VersR 1963, 345.

101) BGH, 25.1.1966, a.a.O.

102) BGH, 17.5.1966, NJW 1966, 1454 ff.; OLG Hamburg, 28.11.1963, MDR 1964, 321 ff.

103) Vgl. Ruhkopf, NJW 1964, 198; Soergel-Siebert, § 249-253 Rdn. 38; Wussow, Rdn. 1198.

104) BGH, 17.5.1966, NJW 1966, 1454 ff.; a.A. OLG Stuttgart, 20.7.1966, NJW 1967, 252 ff.; vgl. Ruhkopf, VersR 1965, 1033 ff.

105) OLG München, 9.7.1957, VersR 1958, 407; LG Hannover, 21.3.1957, VersR 1957, 552.

unfallbedingte Wertminderung des Kraftfahrzeugs. Durch den technischen Minderwert sollen verborgene Mängel ausgeglichen werden, die auch bei sorgfältigster Reparatur nicht zu beseitigen sind.¹⁰⁹⁾ Da aber in der Regel keine Fehler dieser Art bestehen bleiben, wird eine Entschädigung wegen eines technischen Minderwertes selten sein.¹¹⁰⁾

Der merkantile Minderwert berücksichtigt, daß ein Unfallwagen einen geringeren Wert hat als ein vergleichbarer unfallfreier Kraftwagen.¹¹¹⁾ Da es nur schwer erkennbar ist, ob es sich um einen Unfallwagen handelt, muß auf die Offenbarungspflicht des Verkäufers abgestellt werden.¹¹²⁾ Da diese nur bei Schäden eines gewissen Umfangs besteht, kann bei kleineren Blechschäden kein Minderwert geltend gemacht werden. Die Grenze dürfte etwa bei 300,-- DM liegen, da von diesem Betrag an den Verkäufer gegenüber dem Käufer eine Aufklärungspflicht trifft.¹¹³⁾ Der Anspruch besteht unabhängig von einem Verkauf des Fahrzeugs.¹¹⁴⁾

bb. Der Nutzungsausfall

Bei Benutzung eines Ersatzfahrzeugs müssen die notwendigen Mehrkosten ersetzt werden, sofern der Geschädigte die für die Reparatur erforderlichen Schritte unverzüglich unternimmt.¹¹⁵⁾

106) OLG Frankfurt, 28.2.1964, MDR 1965, 382.

107) OLG Stuttgart, 15.1.1959, MDR 1959, 390; LG Hannover, 21.3.1957, a.a.O.; LG Karlsruhe, 16.4.1959, VersR 1959, 724.

108) Vgl. OLG Nürnberg, 7.2.1957, VRS 13, 326; LG Konstanz, 15.1.1960, VersR 1961, 95.

109) OLG Nürnberg, 21.1.1954, NJW 1954, 601 ff., Anm. Geigel, LG Bielefeld, 23.10.1963, VersR 1964, 784.

110) Vgl. Erman-Sirp, § 249 Anm. 7 e bb; Wussow, Rdn. 1226.

111) LG Essen, 19.7.1965, MDR 1965, 987; Erman-Sirp, a.a.O.

112) Wussow, Rdn. 1229.

113) LG Karlsruhe, 16.4.1959, a.a.O.; Wussow, a.a.O.

114) BGH, 29.4.1958, BGHZ, 27, 181 ff.; BGH, 3.10.1961, BGHZ, 35, 396 ff.; a. A. Bach, VersR 1962, 309 ff.; Fabricius, JuS 1962, 224 ff.; Haberkorn, VersR 1962, 208 ff.; Rasehorn, NJW 1957, 1058 f.; Weimar, DAR 1961, 270 ff.; Wussow, Der merkantile Minderwert, S. 18 ff., 30 ff.

115) OLG Frankfurt, 3. 1.1958, VersR 1958, 419; vgl. Maase, VersR 1959, 883 f.

Ein Mietwagen kann genommen werden für berufliche Fahrten, zur Vermeidung von Zeitverlust, vermehrtem Kraftaufwand und des Ausfalls einer Vergnügungsreise.¹¹⁶⁾ Die durch den Stillstand des eigenen Wagens hervorgerufenen Einsparungen sind im Wege der Vorteilsausgleichung zur Anrechnung zu bringen. Es haben sich gewisse Erfahrungssätze herausgebildet, die von den Mietwagenkosten abgezogen werden und deren Höhe etwa 60 % bei einem Lastkraftwagen und etwa 20 % bei einem Personenkraftwagen beträgt.¹¹⁷⁾ Bei Strecken unter 1000 km und Fahrten, die etwa vier Wochen nicht überschreiten, wird dieser Abzug aber in der Regel nicht gemacht.¹¹⁸⁾

Eine Geldentschädigung wird nach Ansicht der Rechtsprechung auch dann gewährt, wenn kein Ersatzfahrzeug gemietet wurde,¹¹⁹⁾ da durch den möglichen Bedarf eines Mietwagens dem Geschädigten ein vermögensrechtliches Passivum aufgezwungen wird.¹²⁰⁾

Demgegenüber wird zum Teil die Ansicht vertreten, daß § 253 BGB nicht nur den Ersatz des Affektionsinteresses ausschließen solle, sondern darüber hinaus der Kommerzialisierung aller für Geld erreichbaren Lebensgüter und Genußmöglichkeiten vorbeuge.¹²¹⁾

Der Nutzungsausfall des Geschädigten umfaßt die sog. Vorbehaltskosten oder Generalunkosten, die aufgewandt werden mußten, um in den Genuß der Benutzungsmöglichkeit des Fahrzeugs zu kommen. Hierzu zählen besonders die Versicherungskosten, die Steuern, die Garagenmiete und die Abschreibung des Anlagekapitals.¹²²⁾

In der Praxis wird von dem Preis eines Mietwagens ausgegangen, von dem dann die Betriebsunkosten und der Unternehmergewinn abgezogen werden.¹²³⁾ Es verbleibt dann ein Betrag von etwa 40 - 60 % der Mietwagenkosten.

116) OLG Oldenburg, 10.11.1961, NJW 1962, 50 f.; Larenz, Bd. I, S. 189.

117) OLG München, 25.5.1965, VersR 1965, 908; vgl. Heyse, NJW 1960, 1047 f.; Maase, NJW 1961, 253 f.; Weimar, VersR 1962, 400 ff.

118) OLG München, 13.11.1962, VersR 1963, 714.

119) BGH, 30.9.1963, BGHZ, 40, 345 ff.; BGH, 15.4.1966, BGHZ, 45, 212 ff.; Zeuner, AcP 163, 380 ff.

120) BGH, 30.9.1963, a.a.O.; BGH, 15.4.1966, a.a.O.

121) OLG Celle, 28.10.1964, NJW 1965, 464; OLG Celle, 25.3.1965, NJW 1965, 1534; LG Düsseldorf, 2.12.1964, VersR 1965, 348; Böttcher, VersR 1966, 301 ff.; Larenz, Bd. I, S. 188 ff., 190; VersR 1963, 312 f., Festschrift Nipperdey, Bd. I, S. 489 ff.; vgl. Heldrich, NJW 1967, 1737 ff.

b. Der Körperschaden

Der Umfang der Ersatzpflicht bei Tötung, Gesundheits- und Körperverletzung umfaßt nach den §§ 10, 11 StVG neben den Kosten einer gelungenen oder erfolglosen Heilung die Vermögensnachteile, die durch vermehrte Bedürfnisse und durch den Ausfall oder die Minderung der Erwerbsfähigkeit hervorgerufen wurden. In den §§ 823 ff. BGB werden darüber hinaus der Fortkommensschaden (§ 842 BGB) und der Ausfall des Dienstleistungsverpflichteten (§ 845 BGB), als erstattungsfähiger Nachteil angesehen.

aa. Die Heilungskosten und vermehrten Bedürfnisse

Zu den Heilungskosten zählen alle unfallbedingten einmaligen Aufwendungen wie Arzt-, Apotheken- und Heilmittelkosten. Zu den Ausgaben wegen vermehrter Bedürfnisse gehören die Mehraufwendungen, die sich über eine längere Zeit ständig wiederholen, wie Sonderausgaben für bessere Verpflegung, gesündere Wohnung und häufige Kuraufenthalte.¹²⁴⁾

Die Kosten für Heilung und Pflege sind zu ersetzen, soweit sie notwendig und angemessen sind.¹²⁵⁾ Die Reisekosten und der Verdienstausschlag von Krankenbesuchern sind erstattungsfähig, wenn sie wegen ihrer Wirkung auf den Verletzten als Maßnahme zur Heilung angesehen werden können, was bei Besuchen der nächsten Angehörigen in der Regel der Fall sein wird.¹²⁶⁾

Der Vermögensnachteil durch die Vermehrung der Bedürfnisse entsteht schon mit der Verletzung, ohne daß auch tatsächliche Mehraufwendungen gemacht werden.¹²⁷⁾

122) Beuthien, NJW 1966, 1996 ff., 1998 ff.

123) BGH, 15.4.1966, a.a.O.; KG Berlin, 25.5.1965, DAR 1965, 298.

124) OLG Celle, 22.11.1962, VersR 1962, 292; Erman-Drees, § 843 Anm. 3b; Geigel, Kap. 4, Rdn. 79.

125) Floegel-Hartung, § 10 StVG, Rdn. 4; Wussow, Rdn. 1161.

126) BGH, 1.12.1960, VersR 1961, 252; BGH, 18.4.1961, VersR 1961, 545; LG Berlin, 21.2.1964, VersR 1964, 1259; vgl. Schneider, MDR 1961, 101 ff.; Weimar, JR 1954, 256 ff.; Weimar, JR 1964, 296 f.

127) BGH, 29.10.1957, VersR 1958, 176.

bb. Die Aufhebung und Minderung der Erwerbsfähigkeit

Die Ansprüche auf Schadensersatz wegen Erwerbsminderung und vermehrter Bedürfnisse sind nicht identisch. Deshalb kann der Verletzte z. B. auch nach Wiederaufnahme der Arbeit und dem Erhalt einer Rente wegen geminderter Erwerbsfähigkeit weiterhin Ersatz seiner vermehrten Ausgaben verlangen.¹²⁸⁾ Grundlage der Berechnung der Erwerbsminderung ist der tatsächlich eingetretene Vermögensverlust, nicht die im medizinischen Gutachten festgestellte prozentuale Beeinträchtigung der Erwerbsfähigkeit.¹²⁹⁾

Bei der Bemessung der Höhe des Einnahmeverlustes können Erträge aus Geschäften, die gegen die guten Sitten verstoßen oder aufgrund besonderer Bestimmungen verboten sind, nicht berücksichtigt werden.¹³⁰⁾ Hierzu zählen Einkünfte aus Schwarzarbeit, Arbeit ohne Arbeitserlaubnis bei Ausländern, Prostitution und Bestechung.¹³¹⁾ Der Geschädigte hat wegen der Schadensminderungspflicht, § 9 StVG, § 254 BGB, seine ihm verbliebene Arbeitskraft so nutzbringend wie nur möglich zu verwenden.¹³²⁾ Eine Umstellung und Umschulung im Beruf kann verlangt werden, sofern sie nicht zu einer nennenswerten Verschlechterung der sozialen Stellung führt¹³³⁾ oder unzumutbar ist.¹³⁴⁾ Der Nachweis anderweitiger zumutbarer Arbeitsmöglichkeiten ist vom Schädiger zu erbringen.¹³⁵⁾

128) Schneider, a.a.O.; Wilts, VersR 1963, 305 ff.

129) BGH, 13.1.1964, VersR 1964, 529; BGH, 28.9.1965, VersR 1965, 1153; Enneccerus-Lehmann, S. 998; Geigel, Kap. 4, Rdn. 97; Larenz, Bd. II, S. 463.

130) BGH, 21.2.1964, VersR 1964, 654.

131) BGH, 17.4.1954, VersR 1954, 498; vgl. Geigel, Kap. 4, Rdn. 98; Schmidt, MDR 1966, 463; Wussow, Rdn. 1004.

132) BGH, 14.1.1953, VRS 5, 166 ff.; BGH 13.5.1953, NJW 1953, 1098; vgl. Böhmer, DAR 1952, 161 f.;

133) BGH, 8.12.1959, VersR 1960, 159.

134) Es kann zumutbar sein, daß ein Angestellter eine selbstständige Tätigkeit aufnimmt, BSG, 24.2.1965, NJW 1965, 1398 ff., und ein Selbständiger (Autohändler) sich in eine abhängige Stellung begibt, BGH, 3.6.1966, VersR 1966, 851.

135) BGH, 11.7.1958, VersR 1958, 768; BGH, 1.12.1959, VersR 1960, 223.

Im übrigen sind die Berechnungsgrundlagen unterschiedlich je nachdem, ob der Verletzte ein festes Einkommen hatte oder freiberuflich tätig war. Festangestellten ist ihr Einkommen als Schadensrente zuzusprechen. Der Verletzte kann nachweisen, daß sich seine Einkünfte ohne den Unfall infolge einer allgemeinen Gehaltserhöhung gesteigert hätten.¹³⁶⁾ Auch eine Ehefrau kann bei Unmöglichkeit, im Haushalt weiterzuarbeiten, einen eigenen Anspruch geltend machen, sofern sie nicht über so zahlreiches Hauspersonal verfügt, daß sie auch schon vorher im Haushalt nicht mitarbeitete.¹³⁷⁾

Auszugehen ist vom Nettolohn, der dem Verletzten tatsächlich zur Verfügung stand. Steuern und Sozialversicherungsbeiträge sind nach der sog. modifizierten Nettolohntheorie zu berücksichtigen, wenn dem Geschädigten sonst Nachteile entstehen könnten, wie z. B. der Verlust des Versicherungsschutzes.¹³⁸⁾ Zum Teil wird auch vom Bruttolohn ausgegangen, und im Wege der Vorteilsausgleichung werden dann die Ersparnisse angerechnet.¹³⁹⁾

Zu den Verletzten ohne festes Einkommen zählen vor allem Freiberufler und selbständige Kaufleute. Die Höhe des Schadens richtet sich nach der vermuteten Entwicklung des Einkommens, wobei in der Regel ein Vergleich mit einer früheren Periode ausreichen wird.¹⁴⁰⁾ Der Schaden kann vom Verletzten konkret oder auch nach § 252 Satz 2 BGB abstrakt nachgewiesen werden.

2. Das Schmerzensgeld

a. Die allgemeinen Voraussetzungen des Schmerzensgeldes

Nach § 253 BGB kann für einen Schaden, der nicht Vermögensschaden ist, Ersatz nur in den im Gesetzbuch besonders aufgeführten

136) Geigel, Kap. 4, Rdn. 102.

137) BGH, 25.9.1962, BGHZ 38,55 ff.; vgl. Seguela, Gaz. Pal. 1967.1.118.

138) Wussow, Rdn. 1026.

139) BGH, 8.3.1965, NJW 1965, 992; vgl. Weller, BB 1964, 136 ff.

140) Bei einem Geschäftsinhaber, dessen Einnahmen stark ansteigend sind, kann ein Vergleich mit einer vorhergehenden Periode zu einer falschen Beurteilung führen. BGH, 1.10. 1957, VersR 1957, 750.

Fällen gefordert worden. Ein Schmerzensgeld ist im Straßenverkehrsgesetz nicht vorgesehen. Bei Verschulden des Halters oder Kraftfahrers kann der Geschädigte aber nach den §§ 823, 847 BGB immateriellen Schadensersatz verlangen. Deshalb wird in den meisten Fällen mit Personenschaden der Geschädigte seinen Anspruch auf die §§ 823 ff. BGB zu stützen suchen. Das Schmerzensgeld wird im Falle einer Körperverletzung wegen der Beeinträchtigung des seelischen und körperlichen Wohlbefindens gewährt, da hierdurch im hohen Maße die "Lebens- und Daseinsfreude"¹⁴¹⁾ des Verletzten verringert wird.

Der Anspruch auf Schmerzensgeld ist ein Ersatzanspruch eigener Art, da die schädigenden Folgen nicht durch Geld beseitigt werden können. Deswegen gewährt das Gesetz eine "billige Entschädigung". Diese umfaßt einen Ausgleich für die erlittene körperliche und seelische Kränkung und soll daneben dem Gedanken Rechnung tragen, daß der Schädiger dem Geschädigten eine Genugtuung für das zugefügte Leid schuldet.¹⁴²⁾ Damit steht das Schmerzensgeld außerhalb des allgemeinen Schadensrechts. Der Schmerzensgeldanspruch hat nach überwiegender Auffassung keinen Strafcharakter, wenn auch die Genugtuungsfunktion neben Elementen des Ausgleichs auch solche der Strafe enthält.¹⁴³⁾ Neuerdings mehren sich aber die Stimmen, nach denen wegen des Zurücktretens der Ausgleichsfunktion die anderen Grundgedanken des Schadensersatzrechts in den Vordergrund rücken. Sühne, Abschreckung und Genugtuung sprechen für den Privatstrafecharakter des Schmerzensgeldes.¹⁴⁴⁾

b. Die Bemessungsgrundlagen für die Höhe des Schmerzensgeldes

Aus dem Ausgleichs- und Genugtuungscharakter des Schmerzensgeldes ergibt sich, daß neben der Größe und Dauer der körper-

141) BGH, 8.7.1953, NJW 1953, 1626.

142) BGH, 6.7.1955, BGH 18, 149 ff.; vgl. BGH, 13.2.1964, VersR 1964, 842; Enneccerus-Lehmann, S. 1004 ff.

143) Enneccerus-Lehmann, a.a.O.; Hartung, NJW 1957, 125 ff.; Larenz, Bd. II, S. 469.

144) Vgl. Großfeld, S. 94 ff., 106 f.

lichen und seelischen Schmerzen, des Lebensalters und Geschlechts des Verletzten auch auf den Grad des Verschuldens und die persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse der Beteiligten abgestellt werden muß.

Zum seelischen Leid zählen Sorgen über die Ungewißheit der Heilung und über die Berufsaussichten,¹⁴⁵⁾ Angst einer werdenden Mutter über den Verlauf der Geburt und die Betreuung des Säuglings, seelische Belastung bei Zeugungsunfähigkeit, wegen einer schweren Verunstaltung, wegen Verminderung der Heiratsaussichten oder des Bewußtseins, ein Krüppel und hilfloser Mensch zu sein.¹⁴⁶⁾ Weiterhin finden Berücksichtigung Unzufriedenheit und Verdrossenheit über die Aufgabe liebgewordener Gewohnheiten, wie z. B. von Sport, Wandern, Tanz, Jagd und Musizieren.¹⁴⁷⁾

Neben der Dauer der Heilung, eines sich an den Unfall anschließenden Prozesses¹⁴⁸⁾ und der Schadensregulierung¹⁴⁹⁾ kann sich auch auf die Höhe des Schmerzensgeldes auswirken, daß der Unfall sich während einer Gefälligkeitfahrt ereignete.¹⁵⁰⁾ Abzustellen ist auch auf das von Alter und Lebenserwartung beeinflusste Empfinden seelischen Schmerzes. Es ist von Bedeutung, ob eine Person während ihres ganzen Lebens unter körperlichen Gebrechen leidet oder erst im hohen Alter Opfer eines Unfalls wird.¹⁵¹⁾

Auch das Geschlecht des Verletzten findet Berücksichtigung, da ein junges Mädchen unter Narben mit entstellender Wirkung besonders leidet.¹⁵²⁾ Zugunsten des Schädigers kann berücksichtigt werden, daß der Umfang der Leiden durch eine besonders anfällige Konstitution des Verletzten mitverursacht wurde.¹⁵³⁾

Verschulden, vor allem grobe Fahrlässigkeit und Vorsatz können zu einer Erhöhung des Schmerzensgeldes berechtigen, wie auch

145) OLG Nürnberg, 19.6.1959, VersR 1960, 957 ff.; OLG Neustadt, 11.7.1959, MDR 1959, 926.

146) Vgl. Lieberwirth, S. 54 ff.

147) Enneccerus-Lehmann, a.a.O.; Erman-Drees, § 847 Anm. 3 a; Larenz, Bd. II, S. 468; Lieberwirth, a.a.O.

148) BGH, 19.1.1960, VRS 18, 245.

149) BGH, 5.1.1961, VersR 1961, 703.

150) BGH (GS), 6.7.1955, BGHZ 18, 149 ff., 159.

151) Lieberwirth, S. 68 ff.

152) BGH, 13.3.1959, NJW 1959, 1031.

153) BGH, 16.11.1961, VersR 1962, 93.

leichte Fahrlässigkeit zugunsten des Täters berücksichtigt wird.¹⁵⁴⁾ Die Bedeutung des Verschuldensgrades hat zu vielerlei Abstufungen geführt. Besondere Berücksichtigung finden Fälle ausgesprochener Verantwortungslosigkeit wie z. B. das Wenden auf der Autobahn,¹⁵⁵⁾ Trunkenheit am Steuer¹⁵⁶⁾ und Fahren ohne Führerschein.¹⁵⁷⁾

Die wirtschaftlichen Verhältnisse des Schädigers können zu einer Erhöhung oder Minderung des Schmerzensgeldes führen, die schlechte Vermögenslage berechtigt aber nicht zu einem völligen Wegfall des Schmerzensgeldes. Auch das Bestehen einer Versicherung findet unter Umständen einen Niederschlag im Schmerzensgeld, da der durch die Prämienzahlung gewonnene Anspruch auf Versicherungsschutz einen Vermögenswert darstellt.¹⁵⁸⁾

Der Anspruch auf Schmerzensgeld ist höchstpersönlich und damit bis zur vertraglichen Anerkennung oder Rechtshängigkeit nicht übertragbar und vererblich.¹⁵⁹⁾ Wegen der Schwierigkeit, die Höhe des Anspruchs genau zu erfassen, ist es in der Praxis weitgehend üblich, unter Beifügung ausreichender Angaben ein in das Ermessen des Gerichts gestelltes angemessenes Schmerzensgeld zu verlangen.¹⁶⁰⁾

Verglichen mit den in Frankreich als Schmerzensgeld gewährten Beträgen ist der immaterielle Schadensersatz in Deutschland trotz einer stark steigenden Tendenz immer noch sehr gering. Führt ein Unfall z. B. zur völligen Verkrüppelung einer Person, ist das Schmerzensgeld in Frankreich um das mehrfache höher als in Deutschland.

154) BGH (GS), 5.7.1955, BGHZ 18, 149 ff., 158; Larenz, Bd. I, S. 194; Die Berücksichtigung des Verschuldensgrades läßt sich wegen der im Zivilrecht bestehenden Haftung für jedes Verschulden nur erklären, wenn man das Schmerzensgeld als Privatstrafe ansieht. Deshalb spricht manches für die von Großfeld, S. 94 ff., 113, vertretene Auffassung, daß der Schutz des Geschädigten bei immateriellen Schäden das Schmerzensgeld als Privatstrafe gewährleistet wird. Vgl. oben S. 72.

155) LG Mannheim, 5.8.1959 und 8.8.1961, unveröffentlicht, zitiert bei Lieberwirth, Entscheidungssammlung Nr. 567.

156) OLG Nürnberg, 19.6.1959, VersR 1960, 957.

157) BGH, 21.12.1959, VersR 1956, 211.

158) BGH (GS), 6.7.1955, a.a.O.; BGH, 1.2.1966, VersR 1966, 561; a.A. Enneccerus-Lehmann, S. 1005, da nach ihrer Ansicht eine solche Anrechnung der bei § 847 im Vordergrund stehenden Ausgleichsfunktion entgegensteht; vgl. Böhmer, MDR, 1957, 338 f.; Clasen, NJW 1957, 697 f.

In letzter Zeit läßt sich eine Anhebung des zugesprochenen Schmerzensgeldes feststellen. Querschnittslähmungen werden heute mit Beträgen bis zu 100.000,— DM ausgeglichen.¹⁶¹⁾ Trotzdem erscheint die Höhe des Schmerzensgeldes auch heute noch zu gering. 15.000,— DM für den Verlust eines Beines, 6.000,— DM für den einer Niere oder 1000,— DM für den des Geruchssinns sind keine "billige Entschädigung" für die entstandenen seelischen Schmerzen.¹⁶²⁾

III. Die Voraussetzungen der Schadensanerkennung

Nur ein bereits entstandener Schaden ist erstattungsfähig; sofern das schadensbegründende Ereignis aber schon eingetreten ist, muß auch eine sich erst in Zukunft realisierende Schadensfolge berücksichtigt werden.¹⁶³⁾ Ein hypothetischer Schaden wird nicht ersetzt. Die Nichtausnutzung einer sicheren Erwerbsmöglichkeit infolge des Schadensereignisses ist ein rechtlich anerkannter Schaden, § 252 BGB. Die Schwierigkeit liegt hier allerdings beim Nachweis der Kausalität zwischen Unfall und Schaden.¹⁶⁴⁾

Anstelle der Einteilung in unmittelbaren und mittelbaren Schaden bedient sich das deutsche Recht zur Abgrenzung des Schadensersatzumfangs des adäquaten Kausalzusammenhangs und des Schutzbereichs der verletzten Rechtsnorm.¹⁶⁵⁾

Die Voraussehbarkeit des Schadens in allen Einzelheiten ist nicht erforderlich. Bei Ansprüchen aufgrund schuldhaften Verhaltens muß allerdings der erste direkte Verletzungsschaden vorhersehbar gewesen sein, da es andernfalls am Erfordernis des Verschuldens fehlt.¹⁶⁶⁾

159) Vgl. Wussow, Rdn. 1186.

160) Vgl. BGH, 13.12.1951, BGHZ 4, 138 ff.

161) Vogt, ZRP 1969, 79; vgl. Die Welt am Sonntag, Nr. 47 v. 19.11.1967, S. 23.

162) Vogt, a.a.O.

163) Enneccerus-Lehmann, S. 89; vgl. Heldrich, S. 99 f.

164) Das Gesetz begnügt sich deshalb in diesen Fällen mit einem Wahrscheinlichkeitsurteil, das den ohne den Eintritt des haftungsbegründenden Ereignisses wahrscheinlichen Kausalverlauf unterstellt, § 252, Satz 2 BGB.

165) Vgl. Deutsch, NJW 1965, 1985 ff.; JZ 1966, 556 ff.; Palandt-Danckelmann, vor § 249 Anm. 5 daa.

166) Enneccerus-Lehmann, S. 73; Fikentscher, S. 241 ff., 270; vgl. Wussow, Rdn. 32.

C. Vergleich

In weiter Auslegung versteht das französische Recht unter Schaden im Sinne der Art. 1382 ff. C.c. jede nachteilige Auswirkung auf das rechtlich geschützte Interesse einer Person. Auch nach dem deutschen Recht ist als Schaden im Rechtssinne jede Einbuße an rechtlich geschützten Gütern anzusehen. Der gesetzlich geschützte Rechtskreis im Bereich der außervertraglichen Schadenshaftung umfaßt in Deutschland nur eine genau bezeichnete und begrenzte Zahl von Persönlichkeitsrechtsgütern und absoluten Rechten, wie Leben, Körper, Gesundheit und Eigentum, deren Verletzung allein zu Schadensersatz verpflichtet. Der reine Vermögensschaden wird nicht ersetzt,¹⁶⁷⁾ da das Vermögen nicht als geschütztes Rechtsgut in § 823 Abs. 1 BGB und in § 7 Abs. 2 StVG aufgeführt ist. Sofern aber ein Eingriff in den Körper oder in das Eigentum vorliegt, kann der erstattungsfähige Folgeschaden auch in der Verschlechterung der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse einer Person bestehen.¹⁶⁸⁾ Der deutsche Gesetzgeber hat allerdings in § 7 Abs. 1 StVG und § 823 Abs. 1 BGB die weitaus wichtigsten Rechtsgüter geschützt. Damit ergeben sich für das Kraftfahrzeughaftpflichtrecht aus der enumerativen Aufzählung bestimmter geschützter Rechtsgüter mit Ausnahme des Ersatzes von reinem Vermögensschaden im wesentlichen keine Unterschiede. Die unterschiedliche Erstattung des reinen Vermögensschadens wird in der Regel nur bedeutsam, wenn ein Dritter, der nicht unmittelbarer Verletzter ist, aus der Tötung oder Verletzung eines anderen Ansprüche herleitet. Es handelt sich hier aber um ein Problem des Drittschadens, das an anderer Stelle erörtert wird.¹⁶⁹⁾

Übereinstimmend wird verlangt, daß das verletzte Rechtsgut rechtlich geschützt ist, d.h. es muß vor allem mit den allgemeinen Normen von Recht und Moral in Einklang stehen. Diesem Erfordernis wird in Frankreich viel Bedeutung beigemessen, da

167) Im Gegensatz zu § 823 Abs. 1 BGB fällt unter § 823 Abs. 2 BGB auch der Schutz des Vermögens in seiner Gesamtheit.

168) Heldrich, S. 98.

169) Vgl. unten S. 140 ff., 150 ff.

es allein eine Begrenzung der Ersatzansprüche ermöglicht, während es in Deutschland eher beiläufig erwähnt wird.¹⁷⁰⁾ Wegen der im Gesetz vorgenommenen Aufzählung einzelner Rechtsgüter, die unter allen Umständen mit Recht und Moral zu vereinbaren sind, bedarf es in Deutschland dieses Abgrenzungskriteriums in der Regel nicht. Das Abstellen auf Recht und Moral ist aber keine Eigentümlichkeit des französischen Rechtes, da auch in Deutschland zur Abgrenzung des Schutzbereichs von Generalklauseln, wie z. B. im Falle des allgemeinen Persönlichkeitsrechts im Rahmen der Güter- und Interessenabwägung u. a. auch auf diese Begriffe abgestellt wird.¹⁷¹⁾

Der Ersatz des immateriellen Schadens wird in beiden Ländern vorgenommen. Während in Frankreich der Schaden in seiner Gesamtheit ersetzt wird und deshalb eine Trennung zwischen Vermögens- und Nichtvermögensschaden keine große Bedeutung hat, ist die Unterscheidung der beiden Schadensarten in Deutschland von Wichtigkeit. Für immateriellen Schaden wird nämlich nach dem Straßenverkehrsgesetz überhaupt nicht gehaftet und nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch nur uneingeschränkt, sofern eine Naturalrestitution möglich ist. Da dieses nur bei Ehrverletzungen der Fall ist, kann im übrigen der immaterielle Schaden nur in den gesetzlich aufgeführten Ausnahmefällen erstattet werden, vgl. §§ 253, 847 BGB.

Übereinstimmend umfaßt der Vermögensschaden in beiden Rechtsordnungen neben der Minderung des vorhandenen Vermögens auch die Vereitelung einer Vermögensvermehrung. Damit wird in Deutschland und Frankreich auch der entgangene Gewinn ersetzt.

Bei Sachschäden unterscheiden beide Rechtsordnungen zwischen Total- und Teilschaden, wenn in Frankreich diese Begriffe auch nur selten gebraucht werden. Der Zeitwert des Fahrzeugs wird in Deutschland nicht als obere Grenze der zulässigen Reparaturkosten angesehen. Nur wenn diese den Wert des Kraftwagens erheblich übersteigen, muß sich der Geschädigte mit einer Abrechnung auf wirtschaftlicher Totalschadensbasis zufrieden

170) Vgl. Fikentscher, S. 240.

171) Larenz, Bd. II, S. 412 ff., 415, 416.

geben. Die Strafkammer des Kassationshofes vertritt einen ähnlichen Standpunkt. Auch sie gibt dem Geschädigten das Recht, die Reparatur unabhängig von der Höhe der Kosten zu verlangen. Demgegenüber sehen die Zivilkammern des Kassationshofes im Widerbeschaffungswert die absolute Grenze für die Kosten der Reparatur.

Die Mietwagenkosten werden in Frankreich nur in beschränktem Umfange ersetzt. Die deutsche Rechtsprechung ist bei der Erstattung der Mietwagenkosten großzügiger. Unabhängig vom Grunde der Inanspruchnahme werden die Kosten eines Mietwagens erstattet. In beiden Ländern muß sich der Geschädigte seine eigenen Ersparnisse auf die Kosten des Mietwagens anrechnen lassen.

Da das französische Recht zwischen materiellem und immateriellem Schaden nicht unterscheidet, wird eine Entschädigung für den Nutzungsausfall seit etwa 1930¹⁷²⁾ auch dann gewährt, wenn ein Mietwagen nicht genommen wurde. In Deutschland ist die Frage heftig umstritten, da zum Teil entgegen der Rechtsprechung die Lehre den reinen Gebrauchs- und Nutzungsvorteil als nicht erstattungsfähigen immateriellen Schaden betrachtet.

Um Streitigkeiten zu vermeiden, hat sich in Frankreich die Praxis entwickelt, für Mietwagenkosten und Nutzungsausfall eine Immobilisationsentschädigung zu vereinbaren, ohne die Einzelheiten des Falles zu erörtern. Die Immobilisationsentschädigung beträgt für Personenwagen bis zu 8 F, für Lastkraftwagen bis zu 100 F; sie wird vorwiegend nur während der reinen Reparaturzeit gewährt.

Die deutsche Rechtsprechung geht beim Ersatz des Nutzungsausfalls von einem Betrag aus, der etwa 40 - 60 % der Mietwagenkosten eines vergleichbaren Fahrzeugs beträgt und während des gesamten unfallbedingten Ausfalls des Fahrzeugs geleistet wird.

Der Ersatz des merkantilen Minderwerts ist übereinstimmend anerkannt. In Frankreich wird ein Wertverlust aber nur erstattet, wenn neue, erheblich beschädigte Fahrzeuge in Mitleidenchaft gezogen wurden. In Deutschland wirkt sich ein Unfall auf den Wert des Kraftwagens aus, wenn der Verkäufer die

172) Vgl. Bedour, S. 332 ff.

Pflicht hat, beim Verkauf auf den Unfall hinzuweisen. Die Grenze wird etwa bei 300 DM liegen.

Im Falle eines Personenschadens werden in beiden Ländern die Heilungskosten und Aufwendungen wegen vermehrter Bedürfnisse ersetzt, sofern sie angemessen und erforderlich sind. Erstattet werden in der Regel die Ausgaben, die der Verletzte gemacht hätte, wenn er mit einem Ersatz der Kosten durch einen Dritten nicht rechnen konnte. Im Falle der Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit wird bei einem fest Angestellten der Lohn - oder Gehaltsverlust als Schaden angesehen. Freiberuflich Tätige und Selbständige haben ihren Schaden im einzelnen darzulegen. Wenn der Verletzte eine nicht entlohnte Tätigkeit ausübt, wie z. B. die Hausfrau, wird von dem vergleichbaren Lohn einer Haushälterin ausgegangen.

Im Falle dauernder Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit kommt dem vom Arzt festgestellten Prozentsatz der Erwerbsfähigkeit unterschiedliche Bedeutung zu. Während in Deutschland als Schaden nur der sich aus der Arbeitsunfähigkeit ergebende tatsächliche wirtschaftliche Verlust angesehen wird, steht in Frankreich mehr die Körperverletzung mit ihrer theoretischen Auswirkung auf das Vermögen des Verletzten im Vordergrund. Dies ist einer der Gründe, weshalb die Rechtsprechung in Frankreich und Deutschland bei der Berechnung des materiellen Schadens im Einzelfall zu sehr unterschiedlichen Ergebnissen kommt. Zum anderen stützen sich die Ärzte in Frankreich bei der Berechnung der Arbeitsunfähigkeit auf Tabellen, die für Arbeitsunfälle entwickelt wurden. Diese weichen nicht unbeträchtlich von vergleichbaren Aufstellungen in Deutschland ab, wie 1953 auf einer internationalen Tagung in Düsseldorf festgestellt wurde.¹⁷³⁾ So beträgt z. B. die Arbeitsunfähigkeit bei Verlust des rechten Armes in Frankreich 90 % und in Deutschland nur 75 %.

Ein Anspruch auf Ersatz des immateriellen Schadens kann in Deutschland nur bei schuldhafter Körperverletzung, §§ 823, 847 BGB, anerkannt werden, während in Frankreich auch bei Schuldlosigkeit Schmerzensgeld gewährt wird, Art. 1384 Abs. 1 C.c.

...Die restriktive Entschädigung des immateriellen Schadens

173) Seguela, Gaz. Pal. 1967.1.119. (doctrine).

hat teilweise dazu geführt, daß die deutschen Rechtsvorschriften, die den Geldersatz für Nichtvermögensschaden ausschließen, nach französischer Auffassung gegen den französischen "ordre public" verstoßen.¹⁷⁴⁾

Diese Ansicht ist aber jetzt endgültig abgelehnt worden.¹⁷⁵⁾

Damit findet das deutsche Recht uneingeschränkt auch vor französischen Gerichten Anwendung, wenn der Unfall in Deutschland geschah.

Übereinstimmend steht in beiden Ländern beim immateriellen Schadensersatz die Ausgleichsfunktion im Vordergrund. Die ideelle Einbuße soll durch die in der Entschädigung enthaltenen Vorteile kompensiert werden. Die Bedeutung der Ausgleichsfunktion geht aber in beiden Ländern zurück, da sie nicht immer zu befriedigenden Ergebnissen führt. Vor allem wenn der Geschädigte sehr vermögend ist und sich jede Ablenkung selbst leisten kann oder wenn ein geringes Verschulden einen erheblichen Schaden zur Folge hat, wird die Ausgleichsfunktion dem Sachverhalt nicht gerecht.

Hier schafft die Genugtuungsfunktion Abhilfe, die in Deutschland als selbständiges Element des Schmerzensgeldes neben die Ausgleichsfunktion tritt, in Frankreich aber eher inhaltlich zur Kompensationstheorie gezählt wird.¹⁷⁶⁾ Ihr liegt der Gedanke zugrunde, daß der Schädiger eine im Verhältnis zu Schuld und Unrecht angemessene Entschädigung zu leisten hat und dem Verletzten eine ausreichende Genugtuung für das erlittene Leid gewähren muß. Deshalb werden auch der Verschuldensgrad und die persönlichen wirtschaftlichen Verhältnisse der Beteiligten berücksichtigt.

In Frankreich hat darüber hinaus die Straffunktion des Schmerzensgeldes an Bedeutung gewonnen. Aus einem Gefühl der Vergeltung heraus will man den Schädiger für sein Verhalten bestrafen.

174) Paris, 2.10.1963, D 1964. Somm. 30.

175) Cass. civ., 30.5.1967, Clunet 1967, 622; Orléans, 8.7.1968, Clunet, 1969, 408; vgl. oben S.2.

176) Carbonnier, Nr. 172 f. spricht von einer "ausgleichenden Genugtuung" ("satisfaction compensatoire").

Wenn die französische Rechtsprechung diesen Gedanken auch noch nicht ausdrücklich bei der Berechnung des Schmerzensgeldes erwähnt hat, so läßt sich häufig aus der überstarken Berücksichtigung des Verschuldens auf den Strafcharakter schließen. Auch die Tatsache, daß die deutsche Rechtsprechung den Verschuldensgrad mit zur Grundlage der Berechnung des Schmerzensgeldes macht, spricht für dessen Straffunktion.

Die Rechtsprechung und Lehre in Frankreich haben eine Reihe von selbständigen Schmerzensgeldarten herausgearbeitet. Man unterscheidet zwischen dem eigentlichen Schmerzensgeld, das einen Ausgleich für erlittene körperliche Schmerzen gibt. Daneben wird auch im Falle eines ästhetischen Schadens und bei Verlust von Annehmlichkeiten als Folge eine Entschädigung gewährt, die einen Ausgleich für das seelische Leid als Folge körperlicher Entstellungen und verlorener Lebensfreude schaffen soll.

Darüber hinaus kennt das französische Recht als weitere Arten des Nichtvermögensschadens den Jugend- und Altersschaden, der auf die spezifische seelische Situation des jungen und alten Menschen Bezug nimmt.

Das deutsche Recht macht diese Unterscheidungen nicht. Dennoch finden auch hier im wesentlichen die gleichen Gesichtspunkte Berücksichtigung. Übereinstimmend abzustellen ist damit in beiden Ländern bei der Bemessung der Höhe des Schmerzensgeldes neben dem Umfang und der Dauer der körperlichen und seelischen Schmerzen, dem Alter und dem Geschlecht des Verletzten auch auf den Verschuldensgrad und die Vermögensverhältnisse der Beteiligten. Ein Unterschied ergibt sich nicht so sehr aus der Stellung und Funktion des Schmerzensgeldes im Deliktsrecht der beiden Länder, als vielmehr aus dem Umfang der zugesprochenen Beträge. Damit kommt man auch beim Nichtvermögensschaden wie schon beim Vermögensschaden zu dem Ergebnis, daß die grundsätzlichen Voraussetzungen des Schmerzensgeldes im wesentlichen übereinstimmen, daß aber erhebliche Unterschiede hinsichtlich der Höhe bestehen. Deshalb ziehen es auch Deutsche vor, falls sie in Deutschland von einem Franzosen in einem Unfall verletzt werden, diesen vor einem französischen Gericht zu verklagen.¹⁷⁷⁾

177) Vgl. oben S. 1.

Der Grund für die große Abweichung kann nicht allein in der Begrenzung der Haftung durch Höchstsummen, wie sie für Vermögensschäden in § 12 StVG vorgesehen sind, gesehen werden, da auch bei Ansprüchen aus unerlaubter Handlung die in § 12 gezogenen Grenzen nur selten überschritten werden. Auch die vom Kassationshof nicht nachprüfbare, souveräne Schätzungsbefugnis¹⁷⁸⁾ des Tatsachenrichters erklärt nur zum Teil diesen Unterschied.

Letztlich entscheidend dürfte die Idee sein, die man sich von der Aufgabe des materiellen und immateriellen Schadensersatzes macht. In Frankreich wird vor allem dem menschlichen und sozialen Problem einer Körperverletzung Bedeutung beigemessen, und das Augenmerk ist auf den Verletzten als Einzelfall gerichtet. Aus humanitären Überlegungen führt diese Einstellung zu einem hohen Schadensersatzbetrag. In Deutschland stehen demgegenüber u. a. auch wirtschaftliche Überlegungen im Vordergrund. Die Begrenzung des Schadensersatzes auf Höchstsummen im Rahmen der Gefährdungshaftung, die auch im Referentenentwurf des Gesetzes zur Änderung und Ergänzung schadensrechtlicher Vorschriften beibehalten wird,¹⁷⁹⁾ ist ein typisches Beispiel für diese Einstellung. Man wollte dem Geschädigten helfen, aber nur in für den Schädiger vertretbaren wirtschaftlichen Grenzen.

Auch die Berechnung des Schadens in Frankreich als Gesamtheit ohne notwendige Trennung in materielle und immaterielle Schadensfolgen und ohne letzte Klärung aller Einzelheiten kann als einer der Gründe für die unterschiedliche Höhe des Schadensersatzes angesehen werden. In Deutschland wird demgegenüber verlangt, daß der Geschädigte die einzelnen Schadensfolgen konkret beweist. Man sieht den Schaden in Frankreich als eine natürliche Einheit an, in Deutschland demgegenüber eher als eine rechnerische Zusammenfassung einer Vielzahl einzelner Schadensfolgen.¹⁸⁰⁾ Daneben zeigt die Verselbständigung der verschiedenen Arten seelischen Schmerzes die große Bedeutung, die der französische Richter allen menschlichen Problemen einer Körperverletzung entgegenbringt.

178) Vgl. unten S. 135 ff.

179) Bd. I, Wortlaut, S. 17; Bd. II, Begründung, S. 219-

180) Vgl. unten S. 135 ff.

Die hohen Schadensersatzbeträge haben natürlich zur Folge, daß die Versicherungsprämien in Frankreich bedeutend höher sind als in Deutschland. Es wird in beiden Ländern darauf ankommen, zwischen den wirtschaftlichen Erfordernissen und den Bedürfnissen des verletzten Einzelnen einen den Interessen aller Beteiligten gerecht werdenden Mittelweg zu finden. Denn die Konsequenzen unterschiedlicher Versicherungsprämien sind beträchtlich. Sie verfälschen möglicherweise die Wettbewerbsbedingungen und rufen damit eine Wettbewerbsverzerrung hervor, die ein Einschreiten der Europäischen Kommission nach Art. 100 f. des EWG-Vertrages erforderlich machen kann. Da die unterschiedliche Höhe des Schadensersatzes nicht nur auf die Art der Schadensberechnung sondern auch auf die voneinander abweichende Fassung der Art. 1382 ff. C.c. und §§ 823 BGB, 7 StVG zurückzuführen ist, erscheint eine Rechtsangleichung zumindest für das Gebiet des Kraftfahrzeugrechts vordringlich.

Die Voraussetzungen der Schadensanerkennung stimmen im wesentlichen überein. Hypothetische Schadensfolgen werden nicht ersetzt, da der Schaden nicht hinreichend bestimmt und mit ausreichender Sicherheit gegeben ist. Zukünftige Schäden sind erstattungsfähig, wenn die Schadensursache schon eingetreten ist und mit weiteren Schadensfolgen in Zukunft sicher gerechnet werden kann. Der Verlust einer tatsächlichen Erwerbsaussicht, in Frankreich als Verlust einer Chance, in Deutschland als entgangener Gewinn bezeichnet, findet Berücksichtigung. Da der Nachweis des Kausalzusammenhangs nicht mit letzter Sicherheit erbracht werden kann, begnügt man sich in beiden Ländern mit einem Wahrscheinlichkeitsurteil.

Die Vorhersehbarkeit des Schadens vom Standpunkt des Schädigers aus ist nicht erforderlich.

Dritter Teil: Der Kausalzusammenhang

Neben dem haftungsbegründenden Verhalten und dem Schaden wird in beiden Ländern weiterhin ein Kausalzusammenhang zwischen diesen beiden Haftungsvoraussetzungen verlangt. Schadensfolgen können im Rahmen der Haftung nach § 823 Abs. 1 BGB und § 7 Abs. 1 StVG nur dann auf einen Dritten abgewälzt werden, wenn dessen Verhalten für den ersten Verletzungserfolg wie auch für die sich hieraus entwickelnden Schadensfolgen ursächlich war. Diese Aufteilung in haftungsbegründende und haftungsausfüllende Kausalität ist erforderlich, da nach den §§ 7 Abs. 1 StVG und 823 Abs. 1 BGB nicht schon für ein schädigendes Verhalten, sondern für die Herbeiführung eines bestimmten Verletzungserfolges, wie z. B. der Tötung, Körperverletzung und Sachbeschädigung gehaftet wird. Demgegenüber kennt das französische Deliktsrecht in den Art. 1382 ff. C.c. und das deutsche in § 823 Abs. 2 BGB nur das Problem der haftungsausfüllenden Kausalität, da nach diesen Vorschriften für jedes schädigende Verhalten gehaftet wird.

A. Frankreich

Es ist im französischen Recht unstreitig, daß man nur für ein solches Verhalten haften kann, das den Schaden auch wirklich hervorgerufen hat, wobei als Mindestanforderung übereinstimmend vorausgesetzt wird, daß das haftungsbegründende Verhalten "conditio sine qua non", d.h. Bedingung im Sinne der Äquivalenztheorie ist.¹⁾

In der französischen Lehre greift man auf die in Deutschland entwickelten Kausalitätstheorien zurück. Die französische Rechtsprechung hat bisher zu den Theorien keine Stellung

1) Vgl. Crispin, S. 171 ff.; Dix, S. 72 ff.; Haffter, S. 82 f.; Heldrich, S. 101 ff.; Marty, Rev. trim. civ. 1939, 685 ff., 700; Marteau, S. 165; Sander, S. 44 ff.; Scherrer, S. 46 f.; Schmidt-Schlegel, S. 53 ff.; Die französischen Juristen haben eine offensichtliche Scheu vor der dogmatischen Erfassung des Kausalitätsbegriffs. Es finden sich nur vereinzelte Abhandlungen zu Fragen der Kausalität.

genommen. Aus dem Wortlaut der Art. 1382 und 1384 C.c. ergibt sich, daß man nur für den Schaden einzustehen hat, dessen Ursache entweder das eigene Verhalten war oder der durch Sachen hervorgerufen wurde, die man in Gewahrsam hatte.²⁾ Es wird heute aber überwiegend anerkannt, daß die Äquivalenztheorie allein nicht zu einer brauchbaren Begrenzung der Schadensersatzpflicht führt.

Die Zurechnung der Schadensfolgen kann aus drei Gründen mangels Kausalzusammenhangs ausgeschlossen sein. Einmal sind nur direkte Folgen des haftungsbegründenden Ereignisses erstattungsfähig.

Weiterhin kann das Fahrzeug keine aktive, sondern nur eine passive Rolle gespielt haben. Die äußerste Zurechnungsgrenze der Schadensfolgen enthält der Entlastungsgrund der Fremdur-sache mit seinen drei Erscheinungsformen der höheren Gewalt, des Selbstverschuldens und Verhaltens eines Dritten.

1. Der direkte Schaden

Die Haftung wird auf den Schaden begrenzt, der die unmittelbare und direkte Folge des haftungsbegründenden Verhaltens ist.³⁾

Damit handelt es sich bei dem Begriff des direkten Schadens um ein Problem der haftungsausfüllenden Kausalität, wenn es in Frankreich auch aufbaumäßig eher zu den Voraussetzungen der Schadensanerkennung gezählt wird.⁴⁾

Es werden alle Schäden als direkt angesehen, mit denen ein vernünftiger und durchschnittlich begabter Schädiger als normaler Folge seines Tuns rechnen mußte.⁵⁾ Die Rechtsprechung verwendet eine große Zahl unterschiedlicher Definitionen des direkten Schadens, da sie keine festen allgemein gültigen Regeln entwickelt hat.

In den Entscheidungen kehrt immer wieder, daß der Unfall Ursache ("cause") des Schadens, nicht aber Gelegenheit ("occasion") sein

2) Unberücksichtigt bleiben soll hier die Haftung für das Verhalten Dritter (Verrichtungsgehilfen, Schüler, Lehrlinge usw.).

3) Dieser in Art. 1154 C.c. für das Vertragsrecht ausgesprochene Grundsatz findet auch auf die deliktische Haftung Anwendung. Carbonnier, Nr. 174; Colin-Capitant, Bd. II, 1079; Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1670; Planiol-Ripert, Bd. VII, Nr. 1079; Ripert-Boulanger, Bd. II, Nr. 1008.

4) Giese, S. 47 ff.; Heldrich, S. 95, 101; Rodière, Responsabilité, Nr. 137, 209, 234 ff.

5) Carbonnier, a.a.O.; Colin-Capitant, a.a.O.; Giese, S. 49; Savatier, Bd. II, Nr. 471.

dürfe, daß die Haftung sich nur auf die direkten und unmittelbaren Schadensfolgen erstrecke.⁶⁾ Hier zeigt sich, daß die französische Rechtsprechung einen konkreten Pragmatismus einer theoretisch abstrakten Vertiefung des Kausalitätsbegriffs vorzieht.⁷⁾

Als indirekte Schäden werden neben Rechtsanwaltsgebühren und Sachverständigenkosten⁸⁾ alle Ausgaben angesehen, die keine unmittelbaren Schadensfolgen sind, wie Telefongeführen, Mietwagenkosten⁹⁾ und Aufwendungen für Hotel, Essen und Trinken, die in Verbindung mit einem Unfall stehen.

a. Das Mitwirken mehrerer Ursachen bei der Schadensentstehung

Schwierigkeiten bei der Schadenszurechnung treten immer dann auf, wenn neben dem Verkehrsunfall noch ein weiteres auf freier Entschließung eines Dritten beruhendes Verhalten beim Schadenseintritt mitwirkte.

Wenn sich der Gesundheitszustand des Verletzten im Krankenhaus durch Operationen oder Krankheiten verschlechtert, sind solche Vorfälle als direkte Folge des Unfalls anzusehen, die unmittelbar mit der Unfallverletzung in Verbindung stehen. Direkte Schäden sind demnach der Tod des Verletzten nach einer unfallbedingten Operation¹⁰⁾, aufgrund einer Krankheit, die sich der Verletzte im Krankenhaus zuzog¹¹⁾, oder nach ärztlichen Kunstfehlern.¹²⁾

6) Cass. soc. 7.5.1943, D.A. 1943.51; Cass. civ., 5.3.1963, Gaz. Pal. 1963.1.376.

7) Da keine festen allgemeinen Definitionen entwickelt wurden, greifen in der Rechtsprechung im Rahmen der Kausalitätsprüfung häufig sachfremde Überlegungen ein. Sind mehrere mögliche Haftpflichtige vorhanden, wird in der Regel die Unfallfolge für den als direkt angesehen, den das größte Verschulden trifft. Vgl. Carbonnier, Nr. 175; Giese, S. 54; Motulsky, RebelsZ 1960, 251.

8) Zu den Prozeßkosten, die von der unterlegenen Partei getragen werden müssen, Art. 130 C.proc.civ., gehören nicht die Rechtsanwaltsgebühren und Sachverständigenkosten. Nur wenn das Zustandekommen des Prozesses auf ein schweres Verschulden der unterlegenen Partei zurückzuführen ist, können auch diese Aufwendungen zu den Prozeßkosten gezahlt werden. Vgl. Cuche-Vincent, Nr. 587; Morel, Nr. 694.

9) Mietwagenkosten werden nur dann erstattet, wenn sie aus beruflichen Gründen erforderlich waren. Vgl. unten S. 53.

10) Cass.crim. 10.7.1953, JCP 1952 II 7272 Anm. Cornu; Aix, 12.1.1954, D 1954.338.

Der "gardien" haftet grundsätzlich nicht für einen vom Dieb oder Schwarzfahrer verursachten Unfall, es sei denn, es lägen besondere Umstände vor.¹³⁾ Dies ist z. B. der Fall, wenn in einer verrufenen Gegend an einer steilen Straße ein Kraftwagen abgestellt wird, der dann von Dieben ins Rollen gebracht wird und nicht mehr aufgehalten werden kann. Auch die sich an einen Diebstahl eines Kraftwagens unmittelbar anschließende Verfolgungsfahrt kann ein besonderer Umstand sein, der die Kausalität begründet.¹⁴⁾ In der Regel ist ein verkehrswidrig fahrender "gardien" nicht verantwortlich für den Schaden, den ein Polizist auf der Verfolgungsfahrt verursacht.¹⁵⁾

Überläßt der "gardien" den Kraftwagen einem aus Trunkenheit oder einem anderen Grunde fahruntüchtigen Freund, ist der Unfallschaden durch ihn verursacht.¹⁶⁾ Hat der Freund keinen Führerschein, fährt aber gut, so fehlt es bei einem Unfall am Kausalzusammenhang.¹⁷⁾

Sogenannte Folgeunfälle, die sich im unmittelbaren Anschluß an den Erstunfall ereignen, werden im allgemeinen als direkte Schadensfolge angesehen. Ein hilfsbereiter Straßenpassant z. B., der einen eingeklemmten Autofahrer aus einem Unfallwagen befreien will und sich dabei selbst Schaden zufügt, kann gegen den Haftpflichtigen Ersatzansprüche geltend machen.¹⁸⁾

11) Cass. civ. 21.2.1912, D.P. 1913.294.

12) Amiens, 24.11.1953, Gaz. Pal. 1953.2. Somm. 25; Rouen, 2.3.1953, JCP 1953 II 7757.

13) Cass. civ., 17.6.1946, JCP 1947 II 3319; Cass. civ. 20.3.1963, Gaz. Pal. 1963.2.51; Es handelt sich nicht um die Prüfung des Kausalzusammenhangs im Rahmen der Sachhalterhaftpflicht des Art. 1384 Abs. 1 C.c., da der Dieb und der Schwarzfahrer "gardiens" werden. Auftreten kann dieses Problem bei der Verschuldenshaftung des Art. 1382 C.c. im Hinblick auf die Frage, ob zwischen dem schuldhaften Ermöglichen des Diebstahls oder der Schwarzfahrt und dem Schadenseintritt ein Kausalzusammenhang besteht.

14) Vgl. Carbonnier, Nr. 175; Chapus, Nr. 275 Anm. 2; Crispin, S. 166 ff.; a.A. Esmein in: Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 614-3.

15) Cass. civ., 11.10.1956, JCP 1956 IV 155.

16) Cass. civ., 25.1.1956, Bull. civ. 1956 VI 45 Nr. 75.

17) Cass. civ., 20.10.1931, S. 1932.1.83.

18) Orléans, 28.1.1938 S. 1938, s.166; Einem Haftpflichtigen wird auch als direkter Schaden zugerechnet, wenn einem Dritten, der einen Straßenpassanten vor dem Überfahren retten will, eine Verletzung zustößt. Vgl. Cass. req., 4.12.1940, Gaz. Pal. 1940.2.328; Grenoble, 7.12.1959, JCP 1960 II 11598.

b. Die Schadensneigung ("prédisposition")

Die körperliche Konstitution des Verletzten kann die Entstehung und den Umfang des Schadens erheblich mit beeinflussen. Es ist nicht unstrittig, ob es sich um ein Problem des direkten Schadens oder der Fremdursache handelt.¹⁹⁾ Ein Teil der Lehre²⁰⁾ steht auf dem Standpunkt, daß es sich bei dieser Schadensursache um einen Entlastungsgrund handelt, der zumindest eine teilweise Befreiung von der Haftpflicht zur Folge hat. Die Frage soll hier im Rahmen des direkten Schadens behandelt werden, da es sich nach deutscher Auffassung inhaltlich um ein Kausalitätsproblem handelt.

Unterschieden wird zwischen Schadensneigungen, die den Schadenseintritt überhaupt erst ermöglichen und solchen, die den Schadensumfang beeinflussen. Ist der Unfall allein auf die körperliche Konstitution des Verletzten zurückzuführen, hat der Haftpflichtige den Schaden nicht zu vertreten. Stürzt z. B. ein hoch betagter, gehbehinderter Mann aufgrund seines Gesundheitszustandes unter ein Fahrzeug, haftet der "gardien" nicht.²¹⁾ Ist das Fahrzeug aber in irgendeiner Form Ursache des Schadenseintritts, dann hat es keine Bedeutung, ob der Schadensumfang durch den Körperzustand des Verletzten vergrößert wurde. Der Tod eines schwer herzkranken Mannes, der bei einem leichten Verkehrsunfall einen tödlichen Schock erleidet²²⁾ oder der Tod eines Diabetikers²³⁾ sind als direkte Schadensfolgen des Unfalls anzusehen.²⁴⁾ Der Haftpflichtige hat damit für den Schaden in seiner Gesamtheit aufzukommen, wenn durch den Unfall eine Krankheit erst erkennbar wurde oder

19) Vgl. unten S. 101 ff.

20) Vgl. Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1613; Pirson-de Villé, Bd. II, Nr. 236 bis.

21) Cass. civ., 11.5.1960, Bull. civ. 1960, II Nr. 299; vgl. Cass. civ., 26.1.1961, Bull. civ. 1961 II Nr. 84.

22) Dejean de la Batie, Nr. 358.

23) Lyon, 11.4.1951, S. 1952 chr. 7.

24) Der Haftpflichtige hat den gesamten Schaden einer Person zu ersetzen, die ihr letztes Auge verliert, Cass. crim. 9.11.1933, Gaz. Pal. 1934.1.111. Vgl. Paris, 30.10.1940, D.H. 1940, 214; Cass.crim., 11.1.1961, Bull. crim. 1961 Nr. 17.

sich wesentlich verschlimmerte.²⁵⁾

c. Die überholende Kausalität

Das Problem der überholenden Kausalität spielt in Frankreich nur eine untergeordnete Rolle, da in der Regel der Ersatzenspruch im Augenblick der Schadenszufügung entsteht. Ein nachträgliches Ereignis kann den entstandenen Schadensersatzanspruch nicht beseitigen.²⁶⁾ Eine Ausnahme von dieser Grundregel wird nur dann gemacht, wenn der Schaden auch ohne das Verhalten des Schädigers eingetreten wäre, da es hier am Kausalzusammenhang fehlt.²⁷⁾ Ein "gardien" haftet z. B. nicht, wenn durch sein Fahrzeug ein Fußgänger tödlich verletzt wird und er nachweisen kann, daß der Fußgänger kurz darauf Opfer eines anderen tödlichen Ereignisses geworden wäre. Da der Schaden sich auch ohne sein Verhalten verwirklicht hätte, war es für den Schadenseintritt nicht kausal.²⁸⁾

Auch in den Fällen einer Unterhaltsrente muß sich der Berechtigte z. B. anrechnen lassen, daß er eine Strafzeit abbüßt oder eine Krankheit hat, die ihn in jedem Falle erwerbsunfähig gemacht hätte.²⁹⁾

2. Die Schadensursache "cause génératrice" im Rahmen der Sachhalterpflicht des Art. 1384 Abs. 1 C.c.

Für die Fälle der Sachhalterhaftpflicht verlangt die Rechtsprechung neben diesen allgemeinen Kausalitätserfordernissen weiterhin, daß das Kraftfahrzeug zurechenbare Ursache ("cause génératrice") des Schadens gewesen ist. Dies ist nicht der Fall, wenn der Kraftwagen nur Bedingung des Schadens im Sinne

25) Trib. gr. inst. Lisieux, 7.6.1963, Gaz. Pal. 1964.1. Somm. 5;

Vor allem die Strafkammer des Kassationshofs folgt dieser wohl herrschenden Auffassung nicht und nimmt im Falle einer Schadensneigung des Verletzten eine Schadensaufteilung vor, Vgl. Cass. crim., 27.3.1957, Bull. crim. 1957, Nr. 290.

26) Motulsky, RabelsZ 1960, S. 253 f.

27) Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1673.

28) Vgl. das Beispiel bei Mazeaud-Tunc, a.a.O.

29) Savatier, Bd. II, Nr. 459.

der Äquivalenztheorie war. Die Teilnahme ("intervention, participation") des Fahrzeugs am Unfall muß bei der Entstehung des Schadens eine aktive Rolle ("rôle actif") gespielt haben.³⁰⁾ Hierdurch soll zum Ausdruck gebracht werden, daß nur der rechtlich relevante Kausalzusammenhang zwischen der Teilnahme des Kraftfahrzeugs am Unfall und dem eingetretenen Schaden Berücksichtigung findet. Dieser ist gegeben, wenn ein Kraftwagen bei der Schadensentstehung eine aktive und keine passive Rolle gespielt hat.³¹⁾ Aktiv war die Rolle des Kraftfahrzeugs dann, wenn es aufgrund seiner Beschaffenheit, Stellung und Art der Benutzung geeignet erscheint, den eingetretenen Schaden herbeigeführt zu haben.³²⁾ Die Abgrenzungskriterien, die zur Anwendung kamen, waren lange streitig. Es ist heute anerkannt, daß ein fahrender Kraftwagen³³⁾ sich passiv und ein geparktes Fahrzeug³⁴⁾ sich aktiv verhalten haben können, obgleich natürlich die generelle Eignung, einen Schaden hervorzurufen, bei einem Fahrzeug in Bewegung besonders ausgeprägt ist.³⁵⁾

-
- 30) Ein materieller Kontakt ist für die "Teilnahme" nicht erforderlich. Sie liegt schon dann vor, wenn z. B. ein Fußgänger, aus Angst angefahren zu werden, einen Sprung zur Seite macht und sich dabei verletzt. Paris, 16.6.1936, Gaz. Pal. 1936.2.674. Sofern man nicht von einer Teilnahme am Schadenseintritt sprechen kann, scheidet die Anwendung des Art. 1384 Abs. 1 C.c. von vornherein aus, wie es z.B. der Fall ist, wenn ein auf der Straße liegender Körper überfahren wird und mit Sicherheit festgestellt werden kann, daß der Tod schon vor dem Unfall eingetreten ist. Vgl. Cass. civ. 7.5.1935, Gaz. Pal. 1935.2.154.
- 31) Cass. civ., 14.6.1957, Gaz. Pal. 1957.2.210; Cass. civ., 30. und 31.10.1957, D 1958, 281; Cass. civ., 3.11.1965, D 1966, Somm. 58.
- 32) Vgl. Flour, Anm. D.C. 1941.87; Savatier, Anm. D 1945.317.
- 33) Ein Kraftwagen, der sich auf einer Kreuzung verkehrsrichtig verhält, ist passiv, wenn ein aus der Bahn geworfener Motorradfahrer auf ihn stürzt. Vgl. Cass. civ., 23.1.1945, D 1945.317; Anm. Savatier.
- 34) Geparkte Fahrzeuge, die den Verkehr behindern oder nicht ausreichend beleuchtet sind, spielen eine aktive Rolle. Vgl. Cass. civ., 5.3.1947, D.C. 1947.296; Paris, 18.4.1955, D 1956.355, Anm. Tunc.
- 35) Plötzliches Bremsen gilt als aktives Verhalten, Cass. civ., 10.1.1962, D 1962 Somm. 49; vgl. Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1211-9; Überholende Fahrzeuge sind in der Regel aktiv, es sei denn, der überholte Kraftwagen beschleunigt plötzlich oder weicht nach links aus; vgl. Mazeaud-Tunc, a.a.O.

Die Trennung in aktive und passive Beteiligung des Fahrzeuges an der Schadensentstehung ist in der Lehre nicht ohne Kritik geblieben, da die Grenzen zwischen Kausalität und Verschulden verwischt wurden. Dies hatte zur Folge, daß passiv und schuldlos wie aktiv und schuldhaft gleichgesetzt wurden.³⁶⁾ Diese Gleichstellung ist insofern richtig, als ein Verschulden immer als aktives Verhalten angesehen wird. Sie kann aber nicht uneingeschränkt gelten, da auch bei Schuldlosigkeit das Fahrzeug aktiv am Schadenseintritt beteiligt gewesen sein kann. Es ist z. B. anerkannt, daß ein geparkter Kraftwagen, dessen Lichtmaschine im Laufe der Nacht ausfällt, "aktiv" ist, wenn den "gardien" auch u. U. hieran kein Verschulden treffen kann.³⁷⁾

Trotz dieser Unterschiede werden in der Gerichtspraxis in der Regel aktive Rolle des Fahrzeugs und schuldhaftes Verhalten des Fahrzeuglenkers gleichgesetzt.³⁸⁾

In neueren Entscheidungen des Kassationshofs läßt sich die Tendenz verfolgen, die Trennung in aktives und passives Verhalten fallenzulassen. Nur noch eine Fremdursache³⁹⁾ kann von der Haftung befreien.

Um dem Geschädigten die Beweisschwierigkeiten zu nehmen, erstreckt sich die Haftpflichtvermutung des Art. 1384 Abs. 1 C.c. auch auf den Kausalzusammenhang. Wenn der Geschädigte die Teilnahme des Fahrzeugs des beklagten "gardien" am Unfall nachweist, wird vermutet, daß der Kraftwagen "aktiv" am Schadenseintritt beteiligt war; damit wird das Fahrzeug als Ursache ("cause génératrice") angesehen.⁴⁰⁾ Der Geschädigte hat nun den Entlastungsbeweis zu erbringen, daß sein Fahrzeug nur eine passive Rolle gespielt hat. Kann er diesen Beweis nicht führen, bleibt es bei der Vermutung, daß der Schaden durch sein Fahrzeug zurechenbar verursacht wurde. Dieser Nachweis wird

36) Flour, a.a.O.; Savatier, a.a.O.

37) Vgl. Carbonnier, Nr. 193; Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1211-9 bis; Motulsky, RabelsZ 1960, 247.

38) Haffter, S. 84; Jauffret, S. 67. Vgl. Heldrich S. 193. Das Verhältnis von Fremdursache und passivem Verhalten kann im Einzelfall schwer zu unterscheiden sein. Während die passive Rolle des Fahrzeugs die generelle Nichteignung zur Schadensherbeiführung ausdrücken will, kann eine Fremdursache erst dann eingreifen, wenn die generelle Eignung grundsätzlich gegeben war, im konkreten Fall aber nicht die Ursache des Schadens wurde.

wegen der tatsächlichen Beweisschwierigkeiten nur selten gelingen.⁴¹⁾

Anhand der Darstellung der Kausalitätsprobleme im französischen Recht ist es nicht schwer zu entscheiden, daß die französische Rechtsprechung und Lehre der Adäquanztheorie zuneigen. Vor allem aus der Beschränkung der Haftung auf die direkten Schadensfolgen ergibt sich, daß die Haftpflicht sich nur auf solche Ursachen erstreckt, die im Sinne der Adäquanztheorie kausal sind. Wenn die Rechtsprechung sich auch nicht ausdrücklich zu den Kausalitätsproblemen geäußert hat, kann man doch aus Formulierungen wie "aktive Teilnahme" ("intervention active"), "normales Verhalten" ("comportement normal") und "schadensbe gründende Ursache" ("cause génératrice") schließen, daß die Rechtsprechung der Adäquanztheorie folgt.⁴²⁾

Da es aber nicht zur Ausarbeitung allgemein gültiger Kriterien gekommen ist, finden bei der Prüfung des Kausalzusammenhangs sachfremde Erwägungen statt. Vor allem das Verschulden hat neben Billigkeitserwägungen einen großen Einfluß auf die Kausalität, so daß man in der Lehre von einer normativen Kausalität spricht.⁴³⁾ Als typisches Beispiel für die Verquickung von Kausalität und Verschulden soll nur erwähnt werden, daß der "gardien" eines Kraftfahrzeugs mangels Kausalität für ärztliche Kunstfehler nicht haftet,⁴⁴⁾ während diese für einen Straftäter als direkte Schadensfolge angesehen werden.⁴⁵⁾

39) Vgl. das besonders instruktive Urteil, Cass. civ., 2.7. 1963, JCP 1964 II 13607 Anm. Boré; vgl. unten S. 101 ff.

40) Vgl. Cass. civ., 30. und 31.10.1957, D 1958284.

41) Rodiére, Nr. 1524; Scherrer, S. 49.

42) Auch in der Lehre hängt die herrschende Meinung der Adäquanztheorie an, Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1673; Rodiére, Nr. 1617 ff.; Savatier, Bd. II, Nr. 468 ff., 471.

43) Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 541.

44) Rouen, 2.3.1953, JCP 1953 II 7757; Amiens, 24.11.1953, Gaz. Pal. 1953.2. Somm. 25.

45) Cass. crim., 15.1.1958, JCP 1959 II 11026; vgl. Carbonnier, Nr. 175.

B. Deutschland

Auch in Deutschland kann dem Halter und dem Kraftfahrer eine Schadensfolge nur zugerechnet werden, wenn sie sie verursacht haben. Dies ist der Fall, wenn sie durch ihr Verhalten den Tatbestand des § 7 Abs. 1 StVG oder des § 823 Abs. 1 BGB erfüllen, d.h., den erforderlichen Verletzungserfolg, die Tötung, Körperverletzung oder Sachbeschädigung (sog. haftungsbegründende Kausalität)⁴⁶⁾ herbeiführen und der weitere Schaden kausale Folge dieses tatsbestandsmäßigen Eingriffs ist (sog. haftungsausfüllende Kausalität). Wird die Ersatzpflicht an ein bestimmtes schädigendes Verhalten geknüpft, wie in § 823 Abs. 2 BGB, spielt die haftungsbegründende Kausalität ähnlich der Regelung in Frankreich keine Rolle. Durch das Erfordernis der Kausalität soll die Haftung für die Ereignisse und Folgen ausgeschaltet werden, die nicht zurechenbar hervorgerufen wurden.⁴⁷⁾ Im Zivilrecht ist der naturgesetzliche Kausalzusammenhang der Äquivalenztheorie allein als Abgrenzungskriterium nicht brauchbar, da dieser sog. Bedingslehre jede Wertung fremd ist. Wäre jede Bedingung, die logischerweise zum Schadenseintritt notwendig ist, kausal, so würde dies zu einer uferlosen Ausweitung der Haftung führen.

1. Das Kausalitätsproblem im allgemeinen

Zur Begrenzung der Haftung bedient man sich in Deutschland der Adäquanztheorie. Erforderlich ist hiernach, daß der Schaden ohne das fragliche Ereignis nicht eingetreten wäre, es also Bedingung im Sinne der Äquivalenztheorie war und es weiterhin für die Entstehung eines derartigen Schadens nicht ganz gleichgültig ist oder nur infolge anderer außergewöhnlicher Umstände zu einer Voraussetzung des Schadens wurde.⁴⁸⁾ Das Ereignis braucht nicht alleinige Bedingung des Schadens zu sein. Auch ein Zusammenwirken mehrerer Umstände schließt die zurechenbare durch das erste Verhalten gesetzte Kausalität nur dann

46) Enneccerus-Lehmann, S. 63 f.; Fikentscher, S. 234, 239.

47) Esser, Bd. I, S. 299.

48) Enneccerus-Lehmann, S. 65 f.; Esser, Bd. I, S. 302 ff.

aus, wenn der Schaden nicht mehr als adäquate Folge des Schadenstiftenden ersten Ereignisses angesehen werden kann.⁴⁹⁾

Da die Kausalität nicht eine "subjektive Zurechenbarkeit zur Schuld" ist, sondern eine "objektive Zurechnung der Folgen" zum Inhalt hat,⁵⁰⁾ kommt es nicht auf die persönliche Einsicht und Voraussicht des Schädigers an. Abzustellen ist auf die durchschnittliche Lebenserfahrung eines normalen Betrachters, dem alle im Augenblick des Schadensereignisses vorhandenen Umstände bekannt sind. Deshalb kann auch nicht der Ansicht des Bundesgerichtshofs⁵¹⁾ gefolgt werden, wonach nur solche Folgen als adäquat verursacht angesehen werden können, die "billigerweise" zurechenbar sind. Bei der auch im Rahmen der Kausalität erforderlichen wertenden Beurteilung handelt es sich um die Prüfung, wie weit vernünftigerweise die Verantwortlichkeit ausgedehnt werden kann, nicht aber darum, ob die Zurechnung im Einzelfalle zumutbar ist.⁵²⁾

Neuerdings wird versucht, den Normenzweck des Gesetzes mehr in den Vordergrund zu rücken, da die adäquate Kausalität als Mittel der Haftungsbegrenzung nicht immer zu vertretbaren Ergebnissen führt. Es gibt adäquate Schadensfolgen, die dem Schädiger nicht angelastet werden können, da die verletzte Haftungsnorm Schäden dieser Art nicht verhindern soll. Durch die Lehre vom Schutzzweck der verletzten Norm kann aber die Adäquanztheorie nicht ersetzt werden. Beide Theorien ergänzen einander. Es ist erst zu fragen, ob die verletzte Haftungsnorm gerade Schäden dieser Art verhindern soll. Wird die Frage bejaht, greift die Adäquanztheorie korrigierend ein und beschränkt die Haftung auf die adäquaten Fragen der Rechtsver-

49) Erman-Sirp, § 249 Anm. 3 h.

50) Larenz, Bd. I, S. 157.

51) BGH, 23.10.1951, BGHZ 3, 261 ff., 267; BGH, 17.10.1955, BGHZ 18, 286 ff., 288.

52) Cantzler, AcP 156, 145 ff.; Esser, Bd. I, S. 302 ff.; Larenz, Bd. I, a.a.O.; Soergel-Siebert, §§ 249-253, Rdn. 21; Der Bundesgerichtshof hat in einer Entscheidung vom 8.1.1963, JZ 1964, 178 f., unter dem Eindruck der kritischen Würdigung seiner Rechtsprechung in der Lehre die Zumutbarkeitsformel wieder eingeschränkt, da er es in Rahmen der Kausalitätsprüfung ausdrücklich dahingestellt sein ließ, ob auf Treu und Glauben und die Zumutbarkeit abgestellt werden kann.

letzung.⁵³⁾

2. Einzelprobleme

Die Anwendungen eines Geschädigten für die Inanspruchnahme eines Rechtsanwaltes sind adäquate Folge des Unfalls.⁵⁴⁾

Die Kosten der Nebenklage gelten als adäquat verursacht.⁵⁵⁾ Da der strafprozessualen Kostenregelung aber abschließende Bedeutung zukommt, kann der Geschädigte diese Ausgaben nur erstattet verlangen, wenn es nicht zu einem Freispruch kommt, §§ 471, 397 StPO.⁵⁶⁾ Auch Strafverteidigerkosten eines freigesprochenen am Unfall beteiligten Halters sind eine adäquate Unfallfolge, die aber nicht in den Schutzbereich der §§ 7 Abs. 1 StVG, 823 Abs. 1 BGB fällt.⁵⁷⁾

a) Mitwirken mehrerer Ursachen bei der Schadensentstehung

Eine auf einem freiwilligen Entschluß beruhende selbständige Handlung eines Dritten, die die unmittelbare Ursache des Schadens geworden ist, unterbricht den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Schaden und einem Erstereignis in der Regel nicht.

Die schuldhafte Schaffung einer gefährlichen Lage ist adäquat kausal für den Schadenseintritt, auch wenn dieser erst durch ein weiteres Verhalten eines Dritten ausgelöst wurde.⁵⁸⁾ Der Halter eines verkehrswidrig angehaltenen Kraftfahrzeuges haftet bei Auffahrtunfällen nachfolgender Fahrzeuge unabhängig davon, ob diesen die Bremsen versagten oder diese nicht verkehrsgemäß geführt wurden.⁵⁹⁾

53) BGH, 22.4.1958, BGHZ 27, 137 ff., 139 f.; Bydlinski, S. 64; Esser, Bd. I, S. 309 ff.; Raiser, JZ 1963, 462 ff.; Vgl. auch die umfassenden Darstellungen von Raiser, Haftungsbegrenzung nach dem Vertragszweck, und von Stoll, Kausalzusammenhang und Normzweck im Deliktsrecht.

54) Vgl. LG Hannover, 15.10.1955, NJW 1956, 62 f.; LG Karlsruhe, 24.3.1964, VersR 1964, 640.

55) Vgl. OLG Karlsruhe, 5.5.1954, VersR 1954, 294.

56) BGH, 17.5.1957, BGHZ 24, 263 ff., 267; Die Haftpflichtversicherung des Schädigers umfaßt nicht die Kosten der Nebenklage, da der strafprozessuale Kostenerstattungsanspruch vom zivilrechtlichen Schadensersatzanspruch verschieden ist.

57) BGH, 22.4.1948, BGHZ 27, 137 ff., 140 f.

58) Esser, Bd. I, S. 306.

Bei einer Verkehrsunfallflucht haftet der Flüchtige für den Schaden, der von einem ihn verfolgenden Kraftfahrzeug hervorgerufen wird.⁶⁰⁾

Verschlechtert sich der Zustand des Verletzten im Krankenhaus nach einer unfallbedingten Operation, selbst wenn diese nicht sachgerecht ausgeführt wurde,⁶¹⁾ oder aufgrund einer Infektion,⁶²⁾ werden diese Folgen noch vom Kausalzusammenhang umfaßt.

Auch der sog. Folgeunfall gilt als adäquat kausal. Wenn sich ein Hilfswilliger an der Unfallstelle verletzt, hat er einen Anspruch gegen den Schädiger.⁶³⁾

Steht im Falle einer Schwarzfahrt das Verhalten des Halters nicht nur mit der unbefugten Benutzung des Kraftwagens im ursächlichen Zusammenhang, sondern auch mit dem Unfall selbst, haftet er u. U. nicht nur nach § 7 Abs. 3 StVG, sondern auch nach § 823 Abs. 1 oder Abs. 2 BGB.⁶⁴⁾ Der Kausalzusammenhang wird als gegeben angesehen, wenn der Halter einen unzuverlässigen Fahrer einstellte oder das Fahrzeug nur mangelhaft beaufsichtigte.⁶⁵⁾

59) Vgl. BGH, 9.12.1958, VersR 1959, 194; BGH, 14.4.1964, VRS 27, 13 f.; Der Verantwortliche eines Autobahnunfalls haftet für die Beschädigungen des Grünstreifens, die dadurch entstehen, daß nachfolgende Fahrzeuge wegen der Versperrung der Unfallstelle ausweichen und dabei die Anpflanzungen beschädigen. LG Düsseldorf, 8.3.1955, NJW 1955, 1031.

60) Dies gilt für die Polizei wie auch für private Verfolger. Vgl. BGH, 24.3.1964, VersR 1964, 684; OLG Oldenburg, 13.5.1965, VersR 1966, 43.

61) Stand der Eingriff nicht mit dem Unfall in Zusammenhang und wurde er nur gelegentlich einer unfallbedingten Operation vorgenommen, so fehlt es an der Adäquanz. Vgl. BGH, 2.7.1957, BGHZ, 25, 86 ff., 90 ff. An einem inneren Zusammenhang fehlt es auch, wenn der Verletzte auf einem Transport ins Krankenhaus bestohlen wird, Larenz, Bd. I, S. 159. An der Kausalität fehlt es, wenn der Arzt gegen alle Regeln der Heilkunst verstößt. Erman-Sirp, § 249, Anm. 3 h.

62) RG, 13.10.1922, RGZ 105, 264 ff.

63) OLG Stuttgart, 24.11.1964, MDR 1965, 382; Larenz, Bd. I, S. 158.

64) BGH, 1.4.1958, VersR 1958, 413; BGH, 12.4.1960, VersR 1960, 736; Die Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 35 StVO besteht, wenn sich der Halter vom Fahrzeug entfernt hat, ohne eine unbefugte Benutzung des Kraftfahrzeuges unmöglich gemacht zu haben. Eine Haftung aus § 823 Abs. 2 BGB i.V.m. § 248b StGV ist in diesen Fällen nicht gegeben, da der Normzweck dieser Strafbestimmung nur den Schutz des Kraftfahrzeugeigentümers umfaßt. Wussow, Rdn. 730.

b. Die Schadensneigung

Häufig kann der Schaden nur einen bestimmten Umfang aufgrund der besonderen gesundheitlichen Veranlagung des Geschädigten erreichen. Die Ursächlichkeit für den gesamten Schaden wird durch die besondere Konstitution des Geschädigten nicht ausgeschlossen, selbst wenn bei normalen Verhältnissen mit dieser Schadensfolge nicht zu rechnen ist.⁶⁶⁾

Es ist darauf abzustellen, daß z. B. der Unfall eines Zucker- oder Herzkranken auch bei leichtesten Unfällen zum Tode führen kann und damit nicht als außergewöhnlich zu betrachten ist.⁶⁷⁾

Das Problem der Schadensneigung tritt vor allem häufig bei Neuroseschäden auf. Die Rechtsprechung⁶⁸⁾ sieht solche Begehrnsvorstellungen als adäquat verursacht an, die mit dem Unfall in innerem Zusammenhang stehen, was regelmäßig der Fall sein dürfte, wenn der unfallbedingte Schock die Nervenstörung hervorgerufen hat, unabhängig davon, ob sie auch durch eine vorhandene Veranlagung verstärkt wurde. Der Geschädigte muß weiterhin über eine nicht ausreichende Widerstandskraft zur Beherrschung dieser Vorstellungen verfügen. Ein äußerer, nicht kausaler Zusammenhang zwischen Unfall und Neurose wird dann angenommen, wenn nach allgemeiner Lebenserfahrung das schädigende Ereignis für die Entstehung eines derartigen Schadens ganz gleichgültig war.

c. Die überholende Kausalität

Das Problem der überholenden Kausalität erlangt Bedeutung, wenn nacheinander oder auch nebeneinander Schadensursachen auftreten, die jede für sich betrachtet den Schaden hervorge-

66) RG, 4.4.1932, RGZ 136, 15 ff. Der Halter handelschuldhaft, wenn er aufgrund seines Verhaltens eine verkehrsgefährdende unberechtigte Benutzung voraussehen mußte. BGH, 19.9.1965, VersR 1966, 79; BGH, 14.12.1965, VersR 1966, 166; vgl. v. Hippel, VersR 1966, 507 f.

66) Erman-Sirp, § 249 Anm. 4a; Palandt-Danckelmann vor § 249 Anm. 5d aa.

67) Vgl. BGH, 19.1.1960, VersR 1960, 401; BGH, 22.3.1966, VersR 1966, 637.

68) Vgl. BGH, LM Nr. 2 zu § 249 B b.

rufen haben können.

Der mittelbare am Schadensobjekt selbst entstandene Schaden ist ohne Einschränkung zu ersetzen. Umstände, die später denselben Erfolg herbeigeführt hätten, finden keine Berücksichtigung.⁶⁹⁾ Dies gilt vor allem bei Sachschäden.⁷⁰⁾ Bei Personenschäden wird eine Ausnahme gemacht, wenn durch den Unfall fortwirkende Erwerbsminderungen oder der Ausfall lang dauernder Vorteile hervorgerufen wurden. In diesem Fall werden auch spätere Ereignisse berücksichtigt. Erhält ein bei einem Kraftfahrzeugunfall Geschädigter eine Rente, so kann der Haftpflichtige die Rentenzahlungen einstellen, wenn der Geschädigte später eine Krankheit erleidet, die unter allen Umständen die Erwerbsunfähigkeit zur Folge hätte. Das gleiche gilt bei einer Verurteilung zu Freiheitsentzug. In diesen Fällen haftet der Unfallverursacher nur bis zum Ausbruch der Krankheit oder bis zum Strafantritt.

Würde die gleiche Schadensfolge durch einen zweiten Unfall auch hervorgerufen sein, so kann vom zweiten Haftpflichtigen ein Ersatz nicht verlangt werden, da der Schaden schon vorlag.⁷¹⁾ Hatte der erste Unfall nur eine Schadensanfälligkeit zur Folge, die sich dann später nach einem weiteren Eingriff in den Körper konkretisiert, so sind beide Handelnde Gesamtschuldner.⁷²⁾

C. Vergleich

Im Gegensatz zu Deutschland, wo den Kausalitätsproblemen ständig umfangreiche Untersuchungen gewidmet werden, haben sich in

69) Larenz, Bd. I. S. 169 ff.. 173.

70) Vgl. BGH, 22.1.1959, BGHZ 29, 207 ff., 215.

71) BGH, 13.2.1958, VersR 1958, 266.

72) BGH, 22.10.1963, VersR 1964, 49; OLG Nürnberg, 24.9.1964, VersR 1965, 390.

Frankreich Rechtsprechung und Lehre mit diesen Fragen nur wenig befaßt. Übereinstimmend gehen beide Rechtsordnungen davon aus, daß nicht jede Bedingung im Sinne der Äquivalenztheorie als Schadensursache angesehen werden kann, sondern daß nur adäquate kausale Ereignisse Berücksichtigung finden können. Dieses in Deutschland unstreitige Ergebnis wird in Frankreich nicht klar ausgesprochen, ergibt sich aber im Rahmen der deliktischen Haftung klar aus den Entscheidungen der Gerichte. Die Haftungsbegrenzung auf die direkten Schadensfolgen und das Erfordernis eines aktiven Verhaltens des Kraftfahrzeuges zeigen deutlich, daß auch in Frankreich die Zurechnung eines Schadens nach der Adäquanztheorie vorgenommen wird. Hiermit soll nicht gesagt werden, daß sich die Anforderungen an die Adäquanz einer Schadensursache in beiden Ländern in allen Einzelheiten decken. Übereinstimmend geht man aber davon aus, daß nur der Schaden als kausal verursachte Folge eines haftungsbegründenden Verhaltens angesehen werden kann, den eine allgemein menschliche Erfahrung vernünftigerweise als zu erwartende Auswirkung des die Ersatzpflicht begründenden Umstandes ansieht.⁷³⁾

Für die französische Sachhalterhaftpflicht hat die Rechtsprechung eine Spezialregelung getroffen. Ein Kraftfahrzeug kann nur Ursache eines Schadenseintritts gewesen sein, wenn es aktiv war. Hierunter wird die generelle Eignung des Kraftwagens verstanden, den eingetretenen Schaden hervorrufen zu können. Die Rechtsprechung hat sich hier bei der Begrenzung der Haftungsfolgen eines Merkmals bedient, das inhaltlich in § 7 Abs. 1 StVG durch den Begriff "bei dem Betriebe" ausgedrückt wird.⁷⁴⁾

Der Begriff "bei dem Betriebe" und das Erfordernis des aktiven Verhaltens des Kraftfahrzeuges haben eine ähnliche Funktion, da sie die verschärfte Haftung im Rahmen der Kraftfahrzeughaftpflicht auf die Fahrzeuge beschränken sollen, die den besonderen Schutz der anderen Verkehrsteilnehmer erfordern. Der Kreis dieser verschärft haftenden Kraftfahrzeuge ist in Deutschland weiter gefaßt als in Frankreich, seitdem der verkehrstechnische Betriebsbegriff⁷⁵⁾ von der deutschen Rechtsprechung vertreten wird. Während in Frankreich jedes ordnungsgemäß

73) Heldrich, S. 102, 114, 154.

74) Vgl. oben S. 23.

75) Vgl. oben S. 23.

abgestellte und u. U. auch fahrende Kraftfahrzeug als passiv angesehen werden kann, wird in Deutschland die Haftung nach § 7 StVG nur durch die völlige Beendigung der Teilnahme am öffentlichen Verkehr ausgeschlossen.

Mangels eines fest umrissenen Zurechnungsprinzips neigt die französische Rechtsprechung dazu, die Frage der Kausalität mit der des Verschuldens zu verquicken, was vor allem bei einer Mehrheit von möglichen Haftpflichtigen zu Tage tritt. Ursächlich ist hier das Verhalten der Person, die das größte Verschulden trifft. Die Verbindung von Kausalität und Verschulden ist auch dem deutschen Recht nicht fremd, wenn sie hier allerdings auch nicht das in Frankreich bekannte Ausmaß annimmt. Seitdem der Bundesgerichtshof das Problem der Schadenszurechnung nicht eigentlich als eine Frage der Kausalität, sondern als Ermittlung der Grenze versteht, bis zu welcher dem Auslöser einer Bedingung auch das Entstehen für deren Folgen billigerweise zugemutet werden kann, ist auch in Deutschland die Abgrenzung der Kausalität zum Verschulden erschwert worden. Hier zeigt sich auch in Deutschland die vor allem in Frankreich weit verbreitete Ansicht, daß eine genaue Abgrenzung zwischen "faute" und Kausalität letztlich nicht vorgenommen werden kann. Ausschlaggebend ist schließlich das im Einzelfall zu billigende Ergebnis.

Bei einem Vergleich der Rechtsprechung beider Länder gewinnt man den Eindruck, daß die theoretische Erfassung des Kausalzusammenhangs in Deutschland gelegentlich überschätzt wird, da die deutsche Rechtsprechung mit der Adäquanztheorie und die französische Jurisdiktion mit Billigkeitserwägungen und einem konkreten Pragmatismus⁷⁶⁾ im Einzelfall zu Ergebnissen kommen, die von dem Kausalitätsbegriff gedeckt werden, wie er im täglichen Leben verstanden wird.

76) Vgl. Bydlinsky, S. 54 ff., 55, der einen juristischen Pragmatismus im Rahmen der Kausalitätserwägungen ablehnt.

Vierter Teil: Die Haftungsausschlußgründe

=====

In beiden Ländern kann die Haftung des Kraftfahrzeugfahrers oder Kraftfahrzeughalters trotz Verwirklichung des haftungsbegründenden Sachverhalts aus einer Reihe von Gründen ausgeschlossen sein. Hat ein Kraftfahrzeug einen Schaden verursacht, haftet das Haftpflichtsubjekt, sofern es nicht die vom Gesetz vorgesehenen oder von der Rechtsprechung entwickelten Haftungsausschlußgründe geltend machen kann. Diese können allgemeiner Art sein, zum Teil sind sie aber auch auf die spezifische Situation des Kraftfahrzeugverkehrs zugeschnitten. Zu den allgemeinen Haftungsausschlußgründen zählen in Frankreich Zufall und höhere Gewalt, Selbstverschulden und das Verhalten eines Dritten. Im Rahmen der Kraftfahrzeughalterhaftpflicht lassen sich diese Entlastungsgründe mit dem unabwendbaren Ereignis i.S. des § 7 Abs. 2 StVG vergleichen. Daneben treten noch weitere Haftungsbefreiungsgründe, wie die Schwarzfahrt, die Gefälligkeitsfahrt, das Handeln auf eigene Gefahr und mögliche Haftungsverzichte.

I. Die allgemeinen Haftungsausschlußgründe

A. Frankreich

Zu den allgemeinen Entlastungsgründen, die unter dem Begriff der Fremdersache ("cause étrangère") zusammengefaßt werden, zählen Rechtsprechung und Lehre die Fälle des Zufalls und der höheren Gewalt, des Verschuldens des Verletzten oder des Verhaltens eines Dritten. Die Anforderungen an die Haftungsausschlußgründe sind bei der Haftung für das eigene Verhalten des Kraftfahrers und für Sachen, die man im Gewahrsam hat, die gleichen.¹⁾ Während es aber praktisch unstreitig ist, daß die Fremdersache im Rahmen der Haftungsvermutung des Art. 1384 C.c. den Kausalzusammenhang zwischen dem haftungs-

¹⁾ Carbonnier, Nr. 174; Heldrich, S. 103 ff.; Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 567; Rodière, Responsabilité, Nr. 92.

begründenden Verhalten und den Schaden unterbricht,²⁾ besteht Uneinigkeit über die Bedeutung der Fremddursache bei der Verschuldenshaftung. Ein Teil der Lehre verneint das Vorliegen einer "faute", wenn dem Haftpflichtigen ein Entlastungsgrund zur Seite steht, und zieht damit die Fremddursache zum haftungsbegründenden Tatbestand.³⁾ Eine andere Meinung sieht die Befreiungsgründe als selbständige, negative Voraussetzungen der Haftpflicht an, bei deren Vorliegen die Haftung ausgeschlossen ist.⁴⁾ Es handelt sich hier aber um einen Streit mit geringen praktischen Auswirkungen. Übereinstimmend ist anerkannt, daß die Anforderungen an die Haftungsausschlußgründe hiervon nicht getroffen werden.

1. Zufall und höhere Gewalt

a) Die Begriffsbestimmung

Zufall "cas fortuit") und höhere Gewalt ("force majeure") werden in der Rechtsprechung und Lehre unterschiedslos gebraucht.⁵⁾ Unter Zufall und höherer Gewalt versteht die Rechtsprechung ein unvorhersehbares und unabwendbares von außen kommendes Ereignis, das die wirkliche Schadensursache und vom Kraftfahrer oder "gardien" nicht zu vertreten ist.⁶⁾ Unvorhersehbar ("imprévisible") und unabwendbar ("inévitabile, insurmontable") ist ein Ereignis, wenn mit seinem Eintritt nicht gerechnet werden kann und es unmöglich ist, den Schadenseintritt abzuwenden.⁷⁾ In allen Fällen fehlerhaften Fahrverhaltens kann deshalb eine Entlastung nicht eintreten.⁸⁾ Die Anforderungen an die Vorhersehbarkeit waren früher sehr streng, während heute ein normalerweise unvorhersehbares Ereignis zur Haftungsbefreiung ausreicht.⁹⁾

2) Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1429 ff.; Haffter, S. 159 ff.; Motulsky, RabelsZ 1960, 252 f.; Scherrer, S. 56.

3) Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 283; Rodière, Nr. 1412 ff.; Rodière, Responsabilité, Nr. 92; vgl. Mazeaud-Tunc, Bd. I, Nr. 630.

4) Riom, 27.11.1963, Gaz. Pal. 1964.1, Somm. 23; Mazeaud-Tunc, a.a.O.

5) Cornu, S. 123; Frener, S. 86 f.; Kaden, RabelsZ 1967, 622; Lalou, Nr. 170 ff.; Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1561; Savatier, Bd. I, Nr. 182, 184, 388.

6) Tunc, Rev.trim.civ. 1946, 171 ff., 199.

7) Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1574 ff., 1595 ff.

8) Jauffret, S. 117.

Durch das Erfordernis der Einwirkung von außen scheiden als Zufall und höhere Gewalt alle schädigenden Ursachen aus, die im Kraftfahrzeug oder in der Person des Kraftfahrers begründet sind.¹⁰⁾

Die Haftung entfällt nur dann vollständig, wenn Zufall und höhere Gewalt den Schaden allein verursachen.¹¹⁾ Hieran fehlt es, wenn ein Zusammenwirken von höherer Gewalt und vermutetem oder nachgewiesenem Verschulden den Schaden herbeigeführt hat.¹²⁾ In diesen Fällen erfolgt eine Aufteilung des Schadens. Der Haftpflichtige trägt den Schaden, soweit dieser nicht auf die höhere Gewalt zurückzuführen ist.¹³⁾

b) Einzelfälle

Wegen der hohen Anforderungen an den Entlastungsgrund des Zufalls und der höheren Gewalt, ist eine völlige Befreiung von der Haftung nur in Ausnahmefällen möglich.¹⁴⁾

Fehlerhafte Beschaffenheit des Kraftfahrzeuges ("vice propre de la chose") und Gesundheitsstörungen des Kraftfahrers werden niemals als Entlastungsgrund angesehen, da sie nicht von außen auf das Fahrzeug einwirken. Mängel aller Art am Fahrzeug, wie Federbruch¹⁵⁾, Lenksäulenbruch,¹⁶⁾ Versagen der Bremse,¹⁷⁾ Ausfall der Steuerung,¹⁸⁾ sind keine Fälle höherer Gewalt.

- 9) Vgl. Cass. civ., 27.3.1936, Gaz. Pal. 1936.1.1958; Cass. civ., 14.11.1958, JCP 1959 II 10936; Kaden, RabelsZ 1967, 624 f.; Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1599; Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 620.
- 10) Frener, S. 88; Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1565 ff., 1594 ff.; Savatier, Bd. I, Nr. 388.
- 11) Die Rechtsprechung bringt dies dadurch zum Ausdruck, daß sie die Fremdursache als alleinige ("unique"), ausschließliche ("exclusive") und bestimmte ("déterminante") Ursache des Schadens bezeichnet. Vgl. Cass. civ., 9.9.1940, D.H. 1940. 141; Cass. civ., 13.12.1958, Bull. civ. 1958 II 82; Kalen, RabelsZ 1967, 627.
- 12) Vgl. Larmoricrière-Urteil, Cass. com., 15. u. 19.6.1951, D 1951. 717 Anm. Ripert.
- 13) Bürger, S. 62; Jauffret, S. 123 f.
- 14) Haffter, S. 164 ff.; Kamp, S. 127.
- 15) Cass. Req., 22.1.1945, S. 1945.1.57.
- 16) Cass. Req., 8.3.1937, S. 1937.1.151.
- 17) Cass. civ., 11.3.1940, Gaz. Pal. 1940.2.15.
- 18) Cass. civ., 6.5.1959, Gaz. Pal. 1959.2.12.

Auch der Verlust¹⁹⁾ oder das Platzen²⁰⁾ der Reifen entlasten nicht, wenn sie auf den schadhaften Zustand, die Belastung des Fahrzeugs oder überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen sind.²¹⁾

Auch epileptische Anfälle²²⁾, Schwächezustände²³⁾ und geistige Störungen²⁴⁾ sind keine von außen einwirkende Ereignisse.

Die Anforderungen an die Unvorhersehbarkeit und Unabwendbarkeit des Schadens sind sehr hoch.

Wenn durch ein Kraftfahrzeug Steine aufgeschleudert werden, die nachfolgende Fahrzeuge oder Fußgänger treffen, handelt es sich um einen vorhersehbaren und vermeidbaren Vorfall, da der Schadenseintritt durch die Anpassung der Fahrweise an die Straßenverhältnisse hätte verhindert werden können.²⁵⁾

Plötzliches Schleudern eines Kraftfahrzeuges ist kein Fall höherer Gewalt.²⁶⁾ Schleudern bei Glatteis kann deshalb in der Regel nicht von der Haftung befreien.²⁷⁾ Nur in „Ausnahmefällen, im Rahmen einer Gefälligkeitsfahrt²⁸⁾ oder bei außergewöhnlichen Temperaturschwankungen,²⁹⁾ kann Glatteis als Entlastungsgrund angesehen werden. Auch wenn das Schleudern durch ölige Substanzen auf der Straße hervorgerufen wurde, kann es unter Umständen unvorhersehbar sein.³⁰⁾

Starker Rauch,³¹⁾ Nebel,³²⁾ Wind,³³⁾ Schnee³⁴⁾ und ähnliche

19) Trib. gr. inst. Le Mans, 26.2.1963, Gaz. Pal. 1963.1. Somm. 27.

20) Vgl. Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1600 Anm. 1 m.w.N.

21) Cass. civ., 14.12.1963, S 1963.1.231.

22) Cass. civ., 18.12.1964, D 1965.191. Anm. Esmein

23) Cass. civ., 4.11.1965, D 1966.394. Anm. Plancquel

24) Cass. civ., 21.1.1966, D 1966. Somm. 91.

25) Cass. civ., 20.7.1955, Gaz. Pal. 1955.2.235; Trib. gr. inst. Seine, 32.12.1964, D 1965. Somm. 77.

26) Cass. civ., 26.6.1963, Bull. civ. 1963 II, 464.

27) Cass. civ., 23.10.1963, Bull. civ. 1963 II, 659.

28) Cass. civ., 7.3.1957, D 1957. 394.

29) Cass. civ., 29.6.1966, D 1966. 645.

30) Cass. civ., 26.10.1962, D 1963. Somm. 18; Cass. civ., 28. 10.1965, D 1966. 137.

31) Trib. gr. inst. Saint Malo, 2.3.1960, D 1960. Somm. 106.

32) Cass. civ., 14.12.1956, JCP 1957 II 9373.

33) Cass. civ., 5.1.1962, D 1962, Somm. 98; in dieser Entscheidung hatten die Richter untersucht, ob der Wind am Unfalltage stärker war als es sonst bei Unwettern in der Gegend üblich ist.

34) Trib. civ. Ruffec, 7.7.1926 D.H. 1926. 527.

Wetterverhältnisse befreien im allgemeinen nicht von der Haftung. Eine Ausnahme hiervon wird nur bei völliger Unvorhersehbarkeit gemacht.³⁵⁾

Blendung durch entgegenkommende Fahrzeuge oder durch die Sonne wird nicht als höhere Gewalt angesehen, da der Unfall bei erhöhter Aufmerksamkeit hätte vermieden werden können.³⁶⁾

Der schlechte Straßenzustand oder eine unvollkommene Beschilde-
rung entlasten nicht.³⁷⁾ Der Ausfall einer Ampelanlage wird allerdings als höhere Gewalt angesehen.³⁸⁾

2. Das Selbstverschulden

Da der Geschädigte immer in irgendeiner Form am Eintritt des Schadens beteiligt ist, wird sein Verhalten häufig vom in Anspruch genommenen Ersatzpflichtigen als Haftungsausschlußgrund geltend gemacht. Grundsätzlich kann nur ein Verschulden des Verletzten von der Haftung befreien.³⁹⁾ An das entlastende Selbstverschulden ("faute de la victime") werden die gleichen Anforderungen geknüpft wie an den Befreiungsgrund des Zufalls und der höheren Gewalt.⁴⁰⁾ Das Selbstverschulden muß für den Schadenseintritt kausal und für den Haftpflichtigen normalerweise unvorhersehbar und unvermeidbar gewesen sein.⁴¹⁾ Wenn das schuldhafte Verhalten des Verletzten nicht die alleinige Schadensursache oder der Schadenseintritt vorhersehbar und vermeidbar war, kann eine teilweise Entlastung des Haftpflichtsubjekts eintreten.⁴²⁾

35) Caen, 17.4.1964 JZP 1964 II 13850.

36) Cass. civ., 6.12.1957, JGP 1958 IV 6; vgl. Mazeaud-Tunc, Bd. II, 1602-3.

37) Trib. civ. Fontenay-le-Comte, 23.1.1957, D 1957
Somm. 110.

38) Cass. civ., 10.6.1965, D 1965. 598.

39) Jauffret, S. 91, Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1453 ff., 1466; ausnahmsweise kann aber auch das Verhalten von Geisteskranken und Kindern ein Entlastungsgrund sein. Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 569.

40) Cornu S. 108.

41) Vgl. Cass. civ., 3.6.1957, Gaz. Pal. 1957.2.203; Cass. civ., 13.3.1957, D 1957 Somm. 137.

42) Vgl. Cass. civ., 8.12.1965, Gaz. Pal. 1966.1.149.

a) Der völlige Ausschluß der Haftung

Das Verschulden des Verletzten hat nur dann eine völlige haftungsbefreiende Wirkung, wenn die vom Ersatzpflichtigen gesetzte Ursache wegen ihrer geringen Intensität im Vergleich zum schuldhaften Verhalten des Geschädigten als nebensächlich erscheint.⁴³⁾ Ein Verschulden auf Seiten des Geschädigten hat damit nicht notwendigerweise den Ausschluß der Haftung zur Folge, denn ein die Straße verkehrswidrig überschreitender Fußgänger kann von einem Fahrzeug erfaßt werden, das die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht beachtet hat.⁴⁴⁾ Deshalb entfällt die in Art. 1384 C.c. ausgesprochene Haftungsvermutung nur, wenn der "gardien" nachweist, daß er selbst schuldlos handelte und den Geschädigten ein Verschulden von einer gewissen Tragweite trifft.⁴⁵⁾ Neben die Alleinverursachung des Schadens durch den Verletzten muß weiterhin die Unvorhersehbarkeit und Unabwendbarkeit des Schadenseintritts für den "gardien" treten.

Liegen die Voraussetzungen der Verschuldenshaftung der Art. 1382, 1383 C.c. vor, kann das schuldhafte Verhalten des Geschädigten nur noch als mitwirkendes Verschulden Berücksichtigung finden. Eine völlige Haftungsbefreiung ist ausgeschlossen.⁴⁶⁾ Aber auch im Rahmen der Verschuldenshaftung kann der Haftpflichtige von der Haftung befreit werden, wenn das Verhalten des Verletzten die alleinige Ursache des Schadens und für den in Anspruch Genommenen unvorhersehbar und unvermeidbar war.

Eine völlige Entlastung ist selten und dürfte nur bei grob verkehrswidrigem Verhalten des Verletzten gegeben sein.⁴⁷⁾

Der Haftungsausschlußgrund des Selbstverschuldens wurde bisher von der Rechtsprechung bejaht, wenn ein Radfahrer vor einem Fahrzeug plötzlich nach links schwenkt,⁴⁸⁾ auf der linken Straßenseite einen Abhang hinunterfährt,⁴⁹⁾ sich zwischen

43) Die Rechtsprechung zum Selbstverschulden im Straßenverkehr ist sehr umfangreich. Vgl. Dalloz, Répertoire de Droit Civil, Ergänzungslieferung 1968, S. 585 ff.; Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1460, 1468, 1472 ff.

44) Rodière, Nr. 1558.

45) Tunc, Tev. trim. civ. 1946, 188 ff.

46) Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1465.

47) Jauffret, S. 93.

Bürgersteig und Lastkraftwagen schiebt,⁵⁰⁾ plötzlich vor dem Fahrzeug fällt⁵¹⁾ oder nachts in Schlangenlinie über die Straße fährt.⁵²⁾

Auch verletzte Fußgänger müssen ihren Schaden allein tragen, wenn sie nachts eine schlecht beleuchtete Straße unvorsichtig überqueren,⁵³⁾ plötzlich auf die Fahrbahn treten,⁵⁴⁾ die Fahrbahn schräg⁵⁵⁾ oder bei Rot⁵⁶⁾ überqueren oder sich auf andere Art grob verkehrswidrig verhalten.

In der Regel wird ein Fehlverhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers den "gardien" oder Kraftfahrer nicht voll entlasten, da es vorhersehbar ist.⁵⁷⁾

b) Das mitwirkende Verschulden des Verletzten

Trifft den Haftpflichtigen auch nur das geringste Verschulden und hat auch der Geschädigten den Schaden schuldhaft mitverursacht, tragen beide einen Teil des Schadens, dessen Umfang unter Berücksichtigung des beiderseitigen Verschuldens vom Richter festgestellt wird.⁵⁸⁾

Auch der "gardien" wird nur teilweise von der Haftung befreit, wenn ihm nicht der Beweis gelingt, daß der Schadenseintritt allein auf das schuldhafte Verhalten des Geschädigten zurückzuführen ist und für ihn unvorhersehbar und unvermeidbar war.⁵⁹⁾ Die Voraussetzungen der Schadensaufteilung richten sich danach, ob die Haftungsvermutung des Art. 1384 Abs. 1 C.c. nur gegen einen der Beteiligten geltend gemacht werden kann, wenn z. B. ein verletzter Fußgänger gegen den "gardien" des Kraftfahrzeugs vorgeht, oder ob es sich um einen Zusammenstoß von Kraftwagen handelt, und sich jeder "gardien" bei seinen Ansprüchen gegen die anderen auf die Haftungsvermutung des Art. 1384 Abs. 1 C.c. stützt.

48) Caen, 30.10.1951, D 1952. 258.

49) Cass. civ., 28.11.1956, JCP 1956 IV 2.

50) Cass. civ., 10.11.1957, JCP 1957 IV 26.

51) Rouen, 25.9.1961, Gaz. Pal. 1962. 1.19.

52) Cass. civ., 17.1.1957, D 1957 Somm. 39.

53) Cass. civ., 8.3.1956, D 1956. 340.

54) Paris, 6.11.1955, D 1955. 42.

55) Cass. civ., 6.2.1957, JCP 1957 IV 42.

56) Cass. civ., 13.12.1957, JCP 1958 IV 10.

57) Cass. civ., 6.12.1961, D 1962, 86; Cass. civ., 16.6.1965, D 1965. 662. Anm. Tunc; Cass. civ., 31.5.1965, JCP 1965. IV 98; Cass. civ., 5.2.1965, D 1965. 349; Anm. Rodière, Rev. trim. civ. 1965, 654.

Geht ein Verletzter, den ein mitwirkendes Verschulden trifft und der am Unfall nicht als "gardien" eines Kraftfahrzeuges beteiligt war, aus Art. 1384 Abs. 1 C.c. vor und beruft sich auf die Haftungsvermutung gegen den "gardien", so ist es schwer festzustellen, aufgrund welcher Umstände eine Aufteilung des Schadens vorgenommen werden kann. Man berücksichtigt den Schweregrad des Verschuldens auf Seiten des Geschädigten und setzt ihn zu dem vermuteten Verschulden des "gardien" in Beziehung. Ist das Verschulden des Verletzten schwer, trägt der "gardien" nur einen geringen Teil des Schadens.⁶⁰⁾ Diese Lösung ist auf Kritik gestoßen,⁶¹⁾ da es logisch undurchführbar ist, einen Schaden unter Berücksichtigung von nachgewiesenem und vermutetem Verschulden zwischen den Beteiligten aufzuteilen.⁶²⁾

Trifft bei einem Kraftfahrzeugzusammenstoß einen oder beide Kraftfahrer ein Verschulden, gilt zu dem bisher Gesagten kein Unterschied. Kann keinem der am Unfall beteiligten Kraftfahrer ein Verschulden nachgewiesen werden, stützen sie sich auf die Haftungsvermutung des Art. 1384 Abs. 1 C.c. Es tritt eine Häufung ("cumul") der Haftungsvermutung ein, mit der Folge, daß jeder "gardien" dem anderen den vollen Schaden ersetzen muß.⁶³⁾ Die Gegenmeinung,⁶⁴⁾ nach der sich die Vermutungen in diesen Fällen gegenseitig aufheben oder nur ein Teil des Schadens ersetzt zu werden braucht, wurde abgelehnt. Die Rechtsprechung⁶⁵⁾ schließt in direkter Anwendung des in Art. 1384 Abs. 1 zum Ausdruck gekommenen Grundgedanken, wonach man für den Schaden einzustehen hat, den Sachen verursachen, die man im Gewahrsam hat, daß jeder "gardien" den Gesamt-

58) Cass. civ., m17.5.1961, Bull. civ. 1961 II Nr. 234; vgl. Carbonnier, Nr. 174; Heldrich, S. 105 f.; Jauffret, S. 99 f.; Kummer, S. 6 f.; Savatier, Bd. II, Nr. 514; Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1472-2.

59) Cass. civ., 8.12.1965, Gaz. Pal. 1966.1.149.

60) Cass. civ., 18.7.1956 JCP 1956 IV 130; Cass. civ., 14.11.1956, JCP 1956 IV 179; Cass. civ., 6.12.1956, JCP 1957 IV 6.

61) Vgl. Rodièr, Nr. 1632.

62) Cornu, S. 111.

63) Cass. civ., 14.11.1958, JCP 1959 II, 10934; Ann. Rodièr; Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1535.

64) Aubry-Rau, Bd. VI, § 448 bis; Lelou Nr. 1254 ff., 1258; Savatier, Bd. II, Nr. 509.

65) Vgl. Mazeaud-Tunc, a.a.O., m.w.N.

schaden ohne Abzug zu ersetzen hat.

Begründen läßt sich diese Rechtsprechung durch Billigkeitserwägungen und durch die besondere Struktur der französischen Sachhalterhaftpflicht.

Einmal haben die Geschädigten durch die Häufung der Haftpflichtvermutung Vorteile, da jeder vom Anspruchsgegner den vollen Schaden erstattet erhält, der dann wegen der allgemeinen Versicherungspflicht nicht vom "gardien", sondern letztlich von der Versicherung getragen wird. Zum anderen richtet sich die Haftpflichtvermutung gegen den "gardien" jeder beliebigen Sache. Bei einer Kollision von Fahrradfahrern mit einem Personenkraftwagen oder Lastkraftwagen würde im Falle einer Aufhebung oder Minderung der Schadensersatzpflicht der schwächere Teil, z. B. der Fahrradfahrer, der in der Regel erheblich schwerer verletzt wird, seinen umfangreichen Schaden zumindest teilweise allein zu tragen haben, während der "gardien" des Kraftfahrzeuges kaum Nachteile erlitten hat. Sinn der Sachhalterhaftpflicht in Art. 1384 Abs. 1 C.c. sollte es sein, den schwächeren Teil zu schützen. Nachdem die Rechtsprechung die Unterscheidung in gefährliche und ungefährliche Sachen fallen gelassen hat und auch eine besondere Betriebsgefahr, auf die in Deutschland abgestellt wird, nicht kennt, versucht die Rechtsprechung durch die Haftungshäufung einen Ausgleich zu schaffen. Hierdurch werden die schwächeren gegenüber den stärkeren in den Verkehr eingebrachten Verkehrsmittel geschützt.⁶⁶⁾

Wird bei einem Zusammenstoß ein Dritter geschädigt, haften die Kraftfahrer oder "gardiens" als Gesamtschuldner auf vollen Ersatz, sofern dem Dritten kein Selbstverschulden zur Last gelegt werden kann. Im Innenverhältnis trägt bei Schuldlosigkeit jeder Haftpflichtige die Hälfte des Schadens. Bei beiderseitigem Verschulden wird dessen Schweregrad mit berücksichtigt. Handelt nur einer der Beteiligten schuldhaft, trägt dieser den Schaden letztlich allein.⁶⁷⁾

66) Cornu, S. 113; Gorè, Nr. 218; Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 621-2.

67) Cass. civ., 29.11.1948, D 1949. 117 Anm. Lalou; vgl. Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1513, 1472-2; 1640 ff. Savatier, Bd. II, Nr. 509 ff., 514.

3. Das Verhalten eines Dritten

Der Haftungsausschlußgrund des Verhaltens eines Dritten ("fait d'un tiers") kommt verglichen mit dem Selbstverschulden des Verletzten nur selten zur Anwendung.

Unter Dritten werden Personen verstanden, die mit dem "gardien", seinen Hilfspersonen wie Verrichtungsgehilfen, Lehrlingen, Schülern und Kindern, für deren Verhalten er nach Art. 1384 Abs. 3 bis 5 einzustehen hat, und dem Geschädigten nicht identisch sind.⁶⁸⁾ An die völlige Entlastung durch das Verhalten eines Dritten werden die gleichen Anforderungen gestellt, wie schon an die höhere Gewalt und das Selbstverschulden, d.h., es muß ein Kausalzusammenhang bestehen zwischen dem Schadenseintritt und dem Verhalten des Dritten und der Schaden muß unvorhersehbar und unvermeidbar gewesen sein.⁶⁹⁾

Ein häufig wiederkehrender Fall des entlastenden Verhalten eines Dritten ist das Öffnen der Wagentüre durch Insassen, wodurch Fußgänger, Radfahrer oder auch überholende Fahrzeuge beschädigt werden. Nur wenn der Wagen verkehrsgerecht geparkt wurde⁷⁰⁾ und der "gardien" abwesend war,⁷¹⁾ ist das Verhalten des Dritten alleinige Ursache des Schadens und war auch unvorhersehbar und unvermeidbar. Eine Befreiung von der Haftung wird auch angenommen, wenn dem Fahrer während der Fahrt ins Gesicht geschlagen wird.⁷²⁾

War das Verhalten des Dritten nicht alleinige Ursache des Schadens oder vorhersehbar und vermeidbar oder trifft den Kraftfahrer ein Verschulden, sind "gardien" und Kraftfahrer auf der einen Seite und der Dritte auf der anderen Seite u Gesamtschuldner.⁷³⁾ Trifft den "gardien" oder Kraftfahrer

68) Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1651 ff.; Pirson-de Villé, Bd. I, Nr. 34.

69) Cass. civ., 22.3.1960, D 1961. 701; Anm. Radouant; vgl. Cornu, S. 118; Heldrich, S. 104 f., Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1622 ff.; Lalou, Nr. 1272; Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 620; Rodière, Nr. 1555.

70) Cass. civ., 1.6.1961, D 1962. Somm. 5.

71) Cass. civ., 1.7.1955, D 1955. 773.

72) Trib. gr. inst. Seine, 22.12.1962, D 1963 Somm. 74.

73) Cass. civ., 14.12.1962, Gaz. Pal. 1962.1.430; Carbonnier, Nr. 174; Colin-Capitant, Nr. 1127; Goré, Nr. 363; Jaffret, S. 126. A.A. Cass. civ., 15.1.1960, D 1961, 681 Anm.

und den Dritten ein Verschulden, hat z. B. der Fahrgast eines schlecht geparkten Fahrzeugs unvorsichtigerweise die Tür geöffnet, kann jeder vom anderen entsprechend der Schwere des Verschuldens Regress verlangen.⁷⁴⁾ Handelte der "gardien" schuldlos, konnte die Haftungsvermutung des Art. 1384 Abs. 1 C.c. aber nicht ausräumen, da das Verhalten des Dritten unvorhersehbar und unvermeidbar war, kann der "gardien" vom Dritten vollen Regress verlangen. Letztlich soll den Schaden tragen, wer ihn schuldhaft verursachte, da Art. 1384 Abs. 1 C.c. nur den Schutz des Verletzten gewährleisten will.⁷⁵⁾

B. Deutschland

In § 7 Abs. 2 StVG hat der Gesetzgeber in Deutschland für die Kraftfahrzeughalterhaftung den Haftungsausschlußgrund des unabwendbaren Ereignisses geschaffen. Die Haftung des Kraftfahrers nach § 823 BGB kann durch die Unterbrechung des Kausalzusammenhangs zwischen dem haftungsbegründenden Sachverhalt und dem Schaden ausgeschlossen sein.

1. Das unabwendbare Ereignis im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG

Die Haftung des Halters im Straßenverkehrsgesetz ist keine reine Verursachungshaftung, da er nur solche Schäden zu ersetzen hat, die mit der spezifischen Betriebsgefahr des Kraftfahrzeuges im Zusammenhang stehen. Neben dem Ausschluß der Haftung für betriebsfremde Gefahren hat der Gesetzgeber durch den Haftungsausschlußgrund des unabwendbaren Ereignisses, § 7 Abs. 2 StVG, noch eine weitere Begrenzung des "Einstandsbereichs"⁷⁶⁾ des Halters vorgenommen. Hierdurch sollte der Verantwortungsbereich des Haftpflichtigen entsprechend der besonderen Struktur der Kraftfahrzeughalterpflicht in § 7 Abs. 1 StVG eingeengt werden.⁷⁷⁾ Die Unterbrechung des

74) Bedour, S. 262; vgl. Aubry-Rau, Bd. VI, § 445-5; Marteau, S. 178; Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1651 ff., 1970 ff.

75) Chambéry, 25.10.1943, D.C. 1944.33 Anm. Savatier; Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1655; Rodière, Nr. 1633.

76) Esser, Gefährdungshaftung, S. 111 ff.

77) Larenz, Bd. II S. 485.

Kausalzusammenhangs zwischen dem Betrieb des Kraftfahrzeuges und dem Schadenseintritt ist keine Voraussetzung des unabwendbaren Ereignisses,⁷⁸⁾ da allein darauf abgestellt wird, ob die Zurechnung des Schadens dem Grundgedanken der Gefahrenbeherrschung und der Eigenart der Halterhaftpflicht entspricht.⁷⁹⁾ Ein unabwendbares Ereignis ist damit weniger als die Fremddursache im französischen Recht; sie entspricht auch nicht der höheren Gewalt im Sinne des Haftpflichtgesetzes,⁸⁰⁾ da hier der Kausalzusammenhang durch den Haftungsausschlußgrund unterbrochen wird. Seitdem aber neben Mängeln in der Beschaffenheit und dem Versagen der Verrichtungen⁸¹⁾ des Kraftfahrzeuges auch andere innere Fahrvorgänge, wie die Ohnmacht des Kraftfahrers,⁸²⁾ als Entlastungsgründe ausscheiden, nähert sich das unabwendbare Ereignis inhaltlich immer mehr der die Kausalität unterbrechenden Fremddursache des französischen Rechts an.

Eine klare Definition des unabwendbaren Ereignisses hat der Gesetzgeber in § 7 Abs. 2 StVG nicht gegeben, wenn auch aus den aufgeführten Beispielen auf den Inhalt dieses Begriffes geschlossen werden kann. Ein Ereignis gilt besonders dann als unabwendbar, wenn es auf das Verhalten des Verletzten, eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist, die äußerste Sorgfalt beobachtet wurde und es nicht durch die fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeuges oder durch ein Versagen seiner Verrichtungen hervorgerufen wurde. Der Begriff umfaßt damit neben positiven Voraussetzungen, zu denen das Verhalten des Verletzten, eines Dritten oder eines Tieres zählen, negative Anforderungen, wie die völlige Schuldlosigkeit des Halters und Fahrzeugführers und keine Beschaffenheitsfehler oder Versagen der Verrichtungen.

78) Haffter, S. 138.

79) Haffter, S. 138 ff.; vgl. Esser, Bd. I, S. 73; Esser, Gefährdungshaftung, a.a.O.; Larenz, Bd. II, a.a.O.

80) Heldrich, S. 115 f.

81) Müller, Vorbem. zu § 7 Abs. 2 StVG, erklärt, wie es zu "Versagen der Verrichtungen" an Stelle von "Versagen der Vorrichtungen" gekommen ist. Heute verwendet man allgemein den im Gesetz zum Ausdruck gekommenen Begriff.

82) BGH, 15.1.1957, BGHZ 23, 90 ff., 94 ff.

a) Die positiven Voraussetzungen des unabwendbaren Ereignisses.

Die in § 7 Abs. 2 StVG aufgeführten Beispiele sind nicht abschließend zu verstehen. Jedes beliebige Ereignis kann als positive Voraussetzung des Haftungsausschlußgrundes angesehen werden, unabhängig davon, ob es von außen einwirkt, oder im inneren Betriebsvorgang begründet ist.⁸³⁾ Vor allem Erscheinungen, die als höhere Gewalt bezeichnet werden, wie z. B. Naturereignisse, können hierzu gerechnet werden.⁸⁴⁾ Auch außergewöhnliche Straßenverhältnisse schließen unter Umständen die Haftung aus.⁸⁵⁾ Die im Gesetz aufgeführten Beispiele sind aber die weitaus wichtigsten Fälle eines unabwendbaren Ereignisses.

aa) Das Verhalten des Verletzten

Verletzter ist der körperlich oder wirtschaftlich Beeinträchtigte. Das Gesetz stellt auf das rein tatsächliche Verhalten des Verletzten ab. Ein Verschulden ist nicht erforderlich. Deshalb kann auch das Verhalten von Kleinkindern oder Geschäftsunfähigen den Halter von der Haftung befreien.⁸⁶⁾ Das Verhalten des Verletzten muß den Unfall adäquat verursacht haben. Nicht erforderlich ist allerdings, daß es alleinige Ursache des Schadens ist, da ein unabwendbares Ereignis die Unterbrechung des Kausalzusammenhangs zwischen dem Betrieb des Kraftfahrzeuges und dem Schadenseintritt nicht voraussetzt.⁸⁷⁾ Tritt die vom Halter ausgehende Ursache völlig hinter dem Verhalten des Verletzten zurück, wie es bei dem Zusammentreffen von groben Verschulden des Verletzten und der gewöhnlichen Betriebsgefahr auf Seiten des Halters der Fall ist, handelt es sich um ein unabwendbares Ereignis.⁸⁸⁾ Damit kann das grob

83) Geigel, Kap. 19, Rdn. 28.

84) Vgl. Geigel, Kap. 19, Rdn. 30.

85) Vgl. Haffter, S. 141.

86) BGH, 20.12.1960, VersR 1961, 229.

87) Haffter, S. 142.

88) Vgl. BGH, 29.1.1963, VersR 1963, 438.

verkehrswidrige Verhalten eines anderen Kraftfahrzeugführers⁸⁹⁾ oder Fußgängers⁹⁰⁾ den Halter entlasten.⁹¹⁾

Bei Zusammenstößen von Kraftfahrzeugen kann der geschädigte Halter nur dann vollen Ersatz verlangen, wenn für ihn der Unfall ein unabwendbares Ereignis war.⁹²⁾ Ist dies nicht der Fall, muß er sich nach § 17 Abs. 1 Satz 2 StVG die von seinem Fahrzeug ausgehende Betriebsgefahr und ein mögliches Verschulden entgegenhalten lassen. Dies gilt auch, wenn der Schädiger schuldhaft handelte.⁹³⁾

bb) Das Verhalten eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten

Dritte sind alle Personen, die weder vom Halter noch vom Kraftfahrer herangezogen wurden, eine mit dem Betrieb des Kraftfahrzeuges zusammenhängende Aufgabe zu erfüllen.⁹⁴⁾ Als Dritte scheiden deshalb aus die Beifahrer eines Lieferwagens,⁹⁵⁾ die Schaffner eines Omnibusses, Aufsichtsbeamte eines Kraftfahrzeugunternehmens und Autoschlosser.⁹⁶⁾

89) BGH, 28.4.1964, VersR 1964, 753.

90) BGH, 22.12.1959, VersR 1960, 183.

91) Wussow, Rdn. 710.

Das Verhältnis von § 7 Abs. 2 StVG zu § 9 StVG, der die Berücksichtigung des mitwirkenden Verschuldens des Verletzten regelt, bestimmt sich nach folgender Überlegung. Handeln der Halter und der Kraftfahrer völlig schuldlos, so wird der Halter entlastet, wenn der Unfall auf das Verhalten des Geschädigten zurückzuführen ist. Trifft sie aber nur das geringste Verschulden, so liegt kein unabwendbares Ereignis vor. Der Ersatzanspruch des Verletzten mindert sich aber nach § 9 StVG i.V.m. § 254 BGB, wenn er schuldhaft handelte.

92) BGH, 13.11.1956, VersR 1957, 178,

93) BGH 9.6.1952, BGHZ 6, 319 ff.; vgl. Hoffmann, NJW 1954, 1168 f.

Wird bei einem Zusammenstoß ein Dritter geschädigt, so haften die Halter der beteiligten Kraftfahrzeuge als Gesamtschuldner. Der Ausgleich der Halter untereinander bestimmt sich nach § 17 Abs. 1 Satz 1 StVG, wonach besonders auf den Grad der Verursachung des Schadens abgestellt wird. Wussow, Rdn. 582. Der Umfang des Verschuldens tritt in den Hintergrund. Der größte Teil des Schadens wird aber i.d.R. vom schuldhaft Handelnden getragen.

94) Geigel, Kap. 19, Rdn. 45; Wussow, Rdn. 719.

95) Geigel, a.a.O.

96) Geigel, a.a.O.; Wussow, a.a.O.

cc) Das Verhalten eines Tieres

Das Tier darf nicht durch einen Menschen zu einer Verhaltensweise veranlaßt worden sein, da dann die Handlungsweise des Menschen im Vordergrund steht.⁹⁷⁾ Tierverhalten als Entlastungsgrund wird vor allem dann vorliegen, wenn Wild in den Wagen läuft. Waren Warnschilder aufgestellt, wird der Halter allerdings nur befreit, wenn er seine Fahrweise den Gegebenheiten angepaßt hat.⁹⁸⁾

b) Die negativen Voraussetzungen des unabwendbaren Ereignisses

Neben die erwähnten positiven Voraussetzungen treten als negative Erfordernisse des unabwendbaren Ereignisses, daß der beteiligte Halter und Kraftfahrer völlig schuldlos handelten und weiterhin, daß der Unfall nicht auf Beschaffenheitsfehler oder ein Versagen der Vorrichtungen zurückzuführen ist.

aa) Die völlige Schuldlosigkeit

Halter und Fahrer haben beide, wenn sie personenverschieden sind, die äußerste Sorgfalt zu beachten, da der Halter nur bei völliger Schuldlosigkeit entlastet wird.⁹⁹⁾

Der Kraftfahrzeugführer beobachtet die äußerste Sorgfalt, wenn er eine über die gewöhnliche Sorgfaltspflicht hinausgehende besondere Aufmerksamkeit, Geistesgegenwart und Umsicht gezeigt hat.¹⁰⁰⁾ Schon bei geringstem Verschulden des Kraftfahrers scheidet die Unabwendbarkeit des Schadenseintritts aus.¹⁰¹⁾ Die Anforderungen an die zu beobachtende Sorgfalt sind aber den menschlichen Fähigkeiten angepaßt, da unter Umständen auch eine Schreckensekunde berücksichtigt werden kann.¹⁰²⁾ Auch wenn der Fahrer von zwei möglicherweise geeigneten Maßnahmen eine wählt, die sich hinterher

97) Wussow, Rdn. 720

98) Wussow, a.a.O.

99) BGH, 12.5.1959, VersR 1959, 789; Böhmer, DAR 1956, 288 f.; Wussow, Rdn. 722.

100) BGH, 22.2.1959, VersR 1960, 183; BGH, 20.9.1966, VersR 1966, 1076,

101) Floegel-Hartung, § 7 StVG, Rdn. 26 ff.

102) BGH, 28.11.1961, VersR 1962, 104.

als falsch herausstellt, kann trotzdem ein unabwendbares Ereignis vorliegen.¹⁰³⁾

Bei einem Verstoß gegen Verkehrsvorschriften scheidet eine Entlastung von vornherein aus. Die Anforderungen an die äußerste Sorgfalt gehen über die Beobachtung der Verkehrsvorschriften hinaus. Falls sich z. B. ein Stein zwischen die Reifen eines von einer Baustelle kommenden Fahrzeugs geklemmt hat, während der Fahrt hochgeschleudert wird und einen Schaden verursacht, handelt es sich nicht um ein unabwendbares Ereignis, da ein sorgfältiger Fahrer die Reifen überprüft hätte.¹⁰⁴⁾ In der Regel dürfte das Hochschleudern von Steinen aber unabwendbar sein,¹⁰⁵⁾ wenn der Fahrer die Geschwindigkeit den Straßenverhältnissen angepaßt hat.¹⁰⁶⁾

Das Schleudern auf plötzlich auftretendem Glatteis kann unabwendbar sein, wenn man es durch vorsichtiges Fahren nicht verhindern kann.¹⁰⁷⁾

Mit dem grob verkehrswidrigen Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer braucht man nicht zu rechnen.¹⁰⁸⁾ Bei Kindern ist aber besondere Vorsicht geboten.¹⁰⁹⁾

Die Verletzung der Vorfahrt durch ein anderes Fahrzeug kann ein unabwendbares Ereignis sein. Vom Kraftfahrer wird aber erhöhte Aufmerksamkeit verlangt, vor allem, wenn er aus dem Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer schließen kann, daß dieser möglicherweise die Vorfahrt nicht beachtet.¹¹⁰⁾

103) Vgl. BGH, 25.10.1951, VRS 4, 91 ff.; BGH, 20.11.1952, VRS 5, 87 ff.

104) Floegel-Hartung, § 7 StVG, Rdn. 35.

105) AG Lahr, 31.3.1960, VersR 1961, 334.

106) Vgl. OLG Koblenz, 10.2.1955, DAR 1955, L 38.

107) Vgl. BGH, 11.7.1958, VersR 1958, 646; BGH 26.1.1960, DAR 1960, 136; Floegel-Hartung, § 7 StVG, Rdn. 27.

108) BGH, 22.12.1959, VersR 1960, 183; vgl. Bode, DAR 1960, 32 ff.

109) BGH, 18.12.1952, VRS 5, 86.

110) Vgl. Floegel-Hartung, § 7 StVG, Rdn. 31.

Inwieweit eine Berufung auf den Vertrauensgrundsatz im Straßenverkehr durch die hohen Ansprüche an die Sorgfaltspflicht im Rahmen des § 7 Abs. 2 StVG ausgeschlossen wird, ist streitig.¹¹¹⁾

Der Vertrauensgrundsatz ist die Grundlage des gesamten Straßenverkehrsrechts. Nach ihm kann ein Kraftfahrer davon ausgehen, daß die anderen Verkehrsteilnehmer sich sachgemäß und verkehrsrichtig verhalten.¹¹²⁾ Die Rechtsprechung¹¹³⁾ macht eine Ausnahme für solche Verhaltensweisen anderer Verkehrsteilnehmer, mit denen nach der allgemeinen Lebenserfahrung zu rechnen ist. Der Vertrauensgrundsatz versagt daher, wenn eine bestimmte Verkehrslage dem Kraftfahrer Anlaß bietet, ein verkehrswidriges Verhalten vorherzusehen.¹¹⁴⁾ Seine Grenze findet der Vertrauensgrundsatz deshalb in der jeweiligen Verkehrslage. Trotz der hohen Anforderungen an die zu beobachtenden Sorgfaltspflichten ist daher auch im Rahmen des § 7 Abs. 2 StVG noch Raum für eine Berufung auf den Vertrauensgrundsatz.¹¹⁵⁾

Wenn der Kraftfahrer und der Halter personenverschieden sind, in den Fällen also, wo der Halter nicht selbst fährt, muß der Halter bei der Auswahl und Überwachung des Kraftfahrzeugführers jede erforderliche Sorgfalt beachten. Die Bedeutung dieser vom Halter verlangten gesteigerten Aufmerksamkeit ist aber nur gering. Wenn der Kraftfahrer jede denkbare Sorgfalt aufgewandt hat, der Unfall aber dennoch unvermeidbar oder das unsachgemäße Fahren für den Schaden nicht kausal war, so haftet der Halter auch dann nicht, wenn er bei der Beaufsichtigung des Fahrers oberflächlich handelte.¹¹⁶⁾ Der Exkulpationsbeweis kann aber Bedeutung erlangen, wenn der Geschädigte aus § 831 BGB gegen den Halter vorgeht.

111) Floegel-Hartung, § 7 StVG, Rdn. 31.

112) BGH, 23.4.1953, VRS 5, 371 f.

113) BGH, 22.4.1966, VRS 31, 37.

114) BGH, 2.9.1960, VRS 19, 344.

115) Floegel-Hartung, § 7 StVG, Rdn. 31; a.A. Bremen, 5.2.1958, VersR 60, 814.

116) Geigel, Kap. 19, Rdn. 47; Haffter, S. 147.

Eine ständige Überwachung des Kraftfahrers ist nicht erforderlich, es reicht aber nicht aus, sich nur nach dem Führerschein zu erkundigen.¹¹⁷⁾ Entscheidend ist auf die Verhältnisse des Einzelfalls abzustellen. Bei jüngeren Kraftfahrern müssen Auswahl und Überwachung strenger sein als bei erfahrenen Kraftfahrzeugführern.

bb) Keine fehlerhafte Beschaffenheit und kein Versagen der Einrichtungen des Kraftfahrzeuges

Weiterhin gilt ein Ereignis nur dann als unabwendbar, wenn es weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Einrichtungen beruht. Die beiden Begriffe sind nicht identisch, wenn auch Fehler in der Beschaffenheit in der Regel zum Versagen der Einrichtungen führen.

Neben Verstößen gegen die in den §§ 30-62 StVZO aufgestellten Bau- und Betriebsvorschriften kommen als Fehler in der Beschaffenheit alle Mängel in Frage, die die Verkehrssicherheit beeinflussen.

Unter das Versagen der Einrichtungen fallen besonders der Ausfall der Steuerung oder der Bremse, die Explosion oder Selbstentzündung des Motors und das Versagen der Brennstoffzufuhr oder des Stoplights.¹¹⁸⁾ Das Schleudern, das Rutschen auf glatter Fahrbahn und das Platzen eines Reifens sind kein Versagen der Einrichtungen.

Nach einer umstrittenen Meinung trägt der Halter auch das Risiko eines schuldlosen Versagens eines Kraftfahrers, z. B. im Falle einer Ohnmacht.¹¹⁹⁾

Die Beweislast für das Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses trägt der Halter, zu dessen Lasten auch Unklarheiten gehen.¹²⁰⁾

117) RG, 7.12.1933, RGZ 142, 357 ff., 362 ff.

118) Floegel-Hartung, § 7 StVG Rdn. 32, Wussow, Rdn. 713 ff.

119) BGH, 15.1.1957, BGHZ, 23, 90 ff.; a. A. Geigel, RdK 1950, 37 f.; Wussow, DAR 1952, 162 f.; Wussow, Rdn. 721.

120) BGH, 21.9.1955, VRS 9, 414; BGH, 13.12.1960, VersR 1961, 165; Floegel-Hartung, § 7 StVG, Rdn. 41 m.w.N.

2. Die Unterbrechung des Kausalzusammenhangs im Rahmen der deliktischen Verschuldenshaftung

Die Haftung des Kraftfahrers aus unerlaubter Handlung, § 823 Abs. 1 und Abs. 2 BGB kann ausgeschlossen sein, wenn durch ein weiteres Ereignis der Kausalzusammenhang zwischen der Erstursache und dem Schadenserfolg unterbrochen wird. Die in Frankreich übliche Einteilung der Unterbrechungsgründe in Zufall und höhere Gewalt, Verhalten des Verletzten oder eines Dritten ist in Deutschland nicht gebräuchlich, wenn sie auch hier möglich ist.¹²¹⁾ Es soll deshalb die in Frankreich übliche Einteilung beibehalten werden.

Eine Unterbrechung des juristischen Kausalzusammenhangs durch das Verhalten des Verletzten oder eines Dritten liegt dann vor, wenn ihre Handlungen durch das erste schadenstiftende Ereignis nicht verursacht wurden.¹²²⁾

a) Das Verhalten des Verletzten

Hat der Verletzte eine Bedingung für den Schadenseintritt gesetzt, so unterbricht diese den Kausalzusammenhang zwischen dem Erstereignis und dem Schaden nur, wenn sie einen ungewöhnlichen Fehler darstellt oder eine völlig eigene und selbständige Handlung ist, die in keinem Zusammenhang mit dem haftungsbegründenden Verhalten des Haftpflichtigen steht.¹²³⁾ Diese Fälle sind sehr selten. Sogar ein Selbstmord, der auf unerträgliche Schmerzen nach einem Unfall zurückzuführen ist, unterbricht nicht den Kausalzusammenhang.¹²⁴⁾ In der Regel ist

121) Enneccerus-Lehmann, S. 70; Heldrich, S. 115 ff. RGRK vor § 823 Anm. 55.

Zufall und höhere Gewalt haben in Deutschland nicht die gleiche Bedeutung. Während man unter Zufall jeden Umstand versteht, der nicht auf das schuldhafte Verhalten des Haftpflichtigen zurückgeführt werden kann, ist höhere Gewalt ein unabwendbares, von außen einwirkendes Ereignis, das auch durch äußerste zumutbare Sorgfalt nicht zu verhindern war und nicht wegen seiner Häufigkeit zu vertreten ist. Damit handelt es sich um Fragen, die allein im Rahmen der Gefährdungshaftung Bedeutung haben.

122) Staudinger-Werner, vor § 249 Rdn. 45.

123) Staudinger-Werner, a.a.O.

124) LG München, 7.1.1955, VersR 1955, 398.

das Verhalten des Verletzten nur unter dem Gesichtspunkt des mitwirkenden Verschuldens zu berücksichtigen.

Hat bei der Entstehung des Schadens das Verschulden des Geschädigten mitgewirkt, bestimmt sich der Umfang des Schadensersatzes nach den Umständen des Falles, insbesondere aber danach, inwieweit der Schaden besonders von dem einen oder anderen Teile verursacht wurde, § 254 Abs. 1 BGB. An das Verschulden des Geschädigten werden die gleichen Anforderungen geknüpft, wie an das des Schädigers.¹²⁵⁾

b) Das Verhalten eines Dritten

Auch das Verhalten eines Dritten kann im allgemeinen nicht als Unterbrechung des Kausalzusammenhangs angesehen werden, da z. B. Kunstfehler des Arztes zum normalen Geschehensablauf gerechnet werden müssen.¹²⁶⁾ Nur wenn das Verhalten des Dritten nicht mehr von der allgemeinen Lebenserfahrung gedeckt wird, ist der Kausalzusammenhang unterbrochen. Das ist z. B. der Fall, wenn der Arzt gegen die elementarsten Regeln der Medizin verstößt.¹²⁷⁾

Verursacht deshalb ein Kraftfahrer einen Unfall, so wird der Kausalzusammenhang zwischen seinem Verhalten und dem Schadenseintritt nicht dadurch aufgehoben, daß auch ein weiterer Kraftfahrer durch seine verkehrswidrige Fahrweise zur Entstehung des Unfalls beigetragen hat.¹²⁸⁾ In der Regel haften deshalb der Haftpflichtige und der Dritte als Gesamtschuldner, § 840 BGB.

C. Vergleich

Im Gegensatz zur Regelung in Frankreich sind die Haftungsausschlußgründe in Deutschland für die Kraftfahrzeughalterhaftpflicht und die deliktische Verschuldenshaftung unterschiedlich geregelt. Der Gesetzgeber hat in § 7 Abs. 2 StVG den nur für die Haftung nach dem Straßenverkehrsgesetz geltenden Entlastungs-

¹²⁵⁾ Vgl. oben S. 47

¹²⁶⁾ Staudinger-Werner, a.a.O.

¹²⁷⁾ Erman-Sirp, § 249 Anm. 3a.

¹²⁸⁾ BGH, 3.4.1952, VRS 4, 333; Staudinger-Werner, a.a.O.

grund des unabwendbaren Ereignisses geschaffen. Die deliktische Verschuldenshaftung wird demgegenüber unter Umständen durch die Unterbrechung des Kausalzusammenhangs ausgeschlossen. Neben der generellen Eignung, einen bestimmten Schaden herbeiführen zu können, die in Frankreich durch das aktive Verhalten des Kraftfahrzeuges, in Deutschland durch das Erfordernis eines Schadenseintritts bei dem Betriebe des Kraftfahrzeuges zum Ausdruck kommt, ist zur Ersatzpflicht des Halters und "gardien" in beiden Ländern weiterhin notwendig, daß sie keinen Haftungsausschlußgrund geltend machen können. Es wird übereinstimmend in Deutschland und Frankreich ein qualifizierter Entlastungsbeweis verlangt. Der Nachweis des schuldlosen Verhaltens reicht nicht aus. Die Haftung ist nur ausgeschlossen, wenn eine Fremdersache oder ein unabwendbares Ereignis vom Haftpflichtigen nachgewiesen werden kann.

Die Fremdersache ist ein normalerweise unvorhersehbares und unabwendbares von außen kommendes Ereignis, das die alleinige Schadensursache ist. Unter dem Begriff der Fremdersache sind die Entlastungsgründe der höheren Gewalt, des Selbstverschuldens und des Verhaltens eines Dritten zusammengefaßt.

Als unabwendbar im Sinne des Art. 7 Abs. 2 StVG gilt jedes Ereignis, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit noch auf einem Versagen der Einrichtungen des Kraftfahrzeuges beruht und auch bei größter Aufmerksamkeit vom Halter und Kraftfahrer nicht abgewendet werden konnte. Als wichtigste Beispiele erwähnt das Gesetz das Verhalten des Verletzten, eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres.

Der Inhalt der Entlastungsgründe und ihre Einordnung in das jeweilige Haftungssystem lassen einige Unterschiede erkennen, die allerdings nur geringe praktische Auswirkung haben. Das französische Recht knüpft mangels einer speziellen Regelung der Kraftfahrzeughaftpflicht bei der Frage nach einer möglichen Entlastung an die allgemeinen Befreiungsgründe der deliktischen Haftung an. Nach allgemeiner Auffassung haben die Haftungsbefreiungsgründe besondere Bedeutung bei der Sachhalterhaftpflicht des Art. 1384 Abs. 1 C.c. Im Rahmen der

deliktischen Verschuldenshaftung dürfte die Haftpflicht des Kraftfahrers durch einen Entlastungsgrund nur in Ausnahmefällen ausgeschlossen werden, da im Falle eines Verschuldens eine Befreiung von der Haftung nicht gegeben ist.

Die Haftpflicht des "gardien" kann nur bei der Unterbrechung des Kausalzusammenhangs zwischen der Beteiligung des Kraftfahrzeuges am Unfall und dem Schadenseintritt ausgeschlossen sein. Demgegenüber wird in Deutschland für ein unabwendbares Ereignis nicht die Unterbrechung des Kausalzusammenhangs verlangt. Es reicht aus, daß der Schadenseintritt durch ein weiteres Ereignis adäquat kausal mitverursacht wurde. Der Betrieb des Kraftfahrzeuges muß aber als Schadensursache eine vergleichsweise geringe Intensität aufweisen. Der Entlastungsgrund des unabwendbaren Ereignisses dient nämlich nur zur Abgrenzung des Einstandsbereiches des Halters und umfaßt die immanente Grenze einer sinnvollen Gefährdungszurechnung.¹²⁹⁾

Im französischen Recht werden nur solche Vorfälle als Fremdur- sache angesehen, die von außen auf den "gardien" oder Kraft- fahrer des Fahrzeuges einwirken. Für das unabwendbare Ereignis wird ein Einfluß von außen nicht ausdrücklich gefordert. Nach dem Gesetz sind allerdings die Fälle ausgeschlossen, in denen der Schadenseintritt auf Fehlern in der Beschaffenheit oder auf einem Versagen der Vorrichtungen beruht.

Damit ist der Haftungsausschlußgrund des unabwendbaren Ereig- nisses weiter und umfaßt die Fälle, die in Frankreich als Fremdur- sache verstanden werden. Die Entlastungsgründe beider Länder gleichen sich aber an, seitdem auch in Deutschland neben dem nicht ordnungsgemäßen Funktionieren des Kraftfahr- zeuges plötzliche Bewußtlosigkeit des Kraftfahrers eine Haf- tungsbefreiung ausschließt.

Darüber hinaus decken sich die in § 7 Abs. 2 aufgeführten typi- schen Fälle eines unabwendbaren Ereignisses weitgehend mit der entlastenden Fremdur- sache. Das in § 7 Abs. 2 StVG erwähnte Tierverhalten wird in Frankreich zur höheren Gewalt gezählt.

Das Verhalten des Verletzten kann die Haftung nach Art. 1384

129) Esser, Gefährdungshaftung, S. 111 ff.; Larenz, Bd. II, S. 485.

Abs. 1 C.c. nur ausschließen, wenn es schuldhaft ist. In Deutschland wird ein Verschulden nicht gefordert. Da in Frankreich aber auch das Verhalten von Kleinkindern und Geisteskranken den "gardien" von der Haftung befreien kann, ist der Unterschied zwischen beiden Rechtsordnungen eher theoretischer Natur.

Das Straßenverkehrsgesetz erwähnt nicht besonders höhere Gewalt als Haftungsausschlußgrund. Es ist aber unstreitig, daß auch Fälle der höheren Gewalt unabwendbare Ereignisse sind.

Die Anforderungen an die Sorgfaltspflicht sind in beiden Ländern sehr hoch. Sie scheinen aber in Frankreich noch strenger zu sein, wenn sich dieses auch nur schwerlich anhand von konkreten Beispielen belegen läßt. Der Unterschied beruht vielmehr auf der Grundeinstellung der französischen Rechtsprechung, zugunsten des Geschädigten die Entlastung des "gardien" immer weiter einzuschränken. Der nach den Umständen des Einzelfalles gebotenen Sorgfalt ist in Deutschland leichter nachzukommen als in Frankreich. Das Hochschleudern von Steinen oder das Schleudern bei Glatteis kann in Deutschland ein unabwendbares Ereignis sein. In Frankreich wird verlangt, daß die Fahrweise so den Straßenverhältnissen angepaßt wird, daß ein Schadenseintritt vermieden wird.

Die deliktische Verschuldenshaftung in Deutschland und Frankreich kann durch ein Verhalten des Verletzten oder eines Dritten ausgeschlossen werden, wenn es eine solche Intensität hat, daß es den Kausalzusammenhang unterbricht. Es fehlt in Deutschland im Rahmen der deliktischen Verschuldenshaftung an dem Entlastungsgrund der höheren Gewalt, da dieser nur bei der Gefährdungshaftung Bedeutung erlangen kann. Dieser Unterschied zwischen beiden Rechtsordnungen ist aber nicht von Wichtigkeit, da auch in Frankreich Zufall und höhere Gewalt vor allem im Rahmen der Sachhalterhaftpflicht Bedeutung erlangen.

Die Anforderungen an das entlastende Verhalten des Verletzten und eines Dritten sind in beiden Ländern im Rahmen der

deliktischen Verschuldenshaftung unterschiedlich. Während das französische Recht verlangt, daß es unvorhersehbar und unvermeidbar war, darf es nach der Regelung in Deutschland nicht die adäquate Folge des die Ersatzpflicht begründenden Umstandes sein.

II. Die besonderen Haftungsausschlußgründe

Die Haftpflicht bei dem Vorliegen der besonderen Haftungsausschlußgründe, wie Gefälligkeits- oder Schwarzfahrt, entfällt aus Billigkeitserwägungen.¹³⁰⁾ Der Gesetzgeber in Deutschland und die Rechtsprechung in Frankreich gingen davon aus, daß es in diesen Fällen dem "gardien" und Halter nicht zuzumuten ist, ohne jede Einschränkung für den Schaden eintreten zu müssen.

A. Frankreich: Die Gefälligkeitsfahrt

Bis zur Entscheidung des Kassationshofs vom 20.12.1968¹³¹⁾ war es in der Rechtsprechung¹³²⁾ und Lehre¹³³⁾ allgemein anerkannt und kaum bestritten, daß der aus Gefälligkeit beförderte Fahrgast Schadensersatzansprüche gegen den Beförderer nur geltend machen konnte, wenn es ihm gelang, dessen Ver-schulden nachzuweisen. Unter dem Einfluß mehrerer kritischer Stimmen in der Lehre¹³⁴⁾ ist der Kassationshof von dieser herrschenden Meinung abgewichen. Damit kann der Insasse eines Fahrzeugs vom "gardien" auch nach Art. 1384 Abs. 1 C.c. Schadensersatz verlangen.

Bisher unterschied das französische Recht zwischen dem entgeltlichen Transport ("transport à titre onéreux"), dem eigen-nützigen unentgeltlichen Transport ("transport gratuit inté-

130) Haffter, S. 119; Oftinger, Bd. II. 2. Hälfte, S. 553.

131) Cass. mixte, 20.12.1968, D 1969.37, Schlußantrag Schmelck.

132) Vgl. Cass. civ., 27.3.1928 D.P. 1928.145. Anm. Ripert, wo dieser Grundsatz erstmals ausgesprochen wurde,

133) Vgl. Borricand, S. 329 ff. m.w.N.

134) Dejean de la Batie Anm. JQP. 1966 II 14736; Durry, Anm. Rev. trim. civ. 1967, 170; 1968, 164; Savatier, Anm. D 1968, 180; Tunc, Anm. D 1965. 169; Anm. D 1966, 645.

ressé") und der Gefälligkeitsfahrt ("transport gratuit, transport bénévolé, transport a titre gracieux").¹³⁵⁾ Im Falle einer entgeltlichen Beförderung konnte der Geschädigte nur Ansprüche aus dem Beförderungsvertrage geltend machen, da eine Anspruchskonkurrenz vertraglicher und deliktischer Ansprüche ausgeschlossen ist.

Handelte es sich um eine unentgeltliche, eigennützige Beförderung, bleibt die Haftung nach Art. 1384 Abs. 1 C.c. unberührt.

Eine Gefälligkeitsfahrt lag vor, wenn es sich aus der Sicht des "gardien" um einen freundlichen Dienst und einen Akt reiner Höflichkeit handelte, an dem er kein irgendwie geartetes Interesse hatte.¹³⁶⁾ Schon vor der Entscheidung des Kassationshofs vom 20.12.1968 konnte in der Rechtsprechung eine Tendenz festgestellt werden, den Begriff der Gefälligkeitsfahrt einschränkend auszulegen, wodurch die Haftung des "gardien" zu Gunsten des Geschädigten erweitert wurde. Das Urteil vom 20.12.1968 ist nur eine folgerichtige Weiterentwicklung dieser Rechtsprechung. Aufgrund der allgemeinen Versicherungspflicht entfielen die Billigkeitserwägungen, die 1928 den Kassationshof bewogen, die Haftung des gefälligen "gardien" einzuschränken, der damals den Schaden in seiner Gesamtheit zu erstatten hatte. Da das heute wegen der Versicherungspflicht nicht mehr der Fall ist, war vorausszusehen, daß sich die Rechtsprechung zur Gefälligkeitsfahrt ändern würde.

Der Umfang der Haftpflicht des "gardien" kann jetzt nur noch eingeschränkt werden, wenn in dem Verhalten des beförderten Geschädigten ein Handeln auf eigene Gefahr ("acceptation des risques") gesehen werden kann. Ein Handeln auf eigene Gefahr liegt dann vor, wenn sich der Verletzte in eine von ihm erkannte gefährliche Lage begeben hat.¹³⁷⁾ Zum Teil wird angenommen, daß das Handeln auf eigene Gefahr eine Einwilligung des Verletzten in die Schädigung zum Inhalt hat.¹³⁸⁾ Im

135) Vgl. Lalou, Nr. 462.

136) Vgl. Cass. civ., 13.11.1964, Gaz. Pal. 1965.1.20.

137) Carbonnier, Nr. 193.

138) Vgl. Kummer, S. 14 f.

allgemeinen geht man aber davon aus, daß eine Risikoübernahme ein Selbstverschulden ist, da die Schädigung eines unveräußerlichen Rechtsgutes, wozu auch Leben und Gesundheit zählen, trotz der Einwilligung seines Inhabers rechtswidrig bleibt.¹³⁹⁾ Die Haftung des Haftpflichtigen vermindert sich deshalb, wenn der Fahrgast in ein offensichtlich verkehrsunsicheres,¹⁴⁰⁾ überfülltes,¹⁴¹⁾ von einem unerfahrenen¹⁴²⁾ oder betrunkenen¹⁴³⁾ Fahrer gesteuertes Fahrzeug gestiegen ist.¹⁴⁴⁾

Neuerdings wird sogar bei Trunkenheit des Kraftfahrers dessen völlige Entlastung angenommen, wenn der Verletzte an den Trinkgelagen mitbeteiligt war.¹⁴⁵⁾

Ein ausdrücklicher oder stillschweigender Haftungsverzicht vor Eintritt des Schadens wird allgemein abgelehnt, da er gegen den "ordre public" verstößt.¹⁴⁶⁾

B. Deutschland

Dem deutschen Straßenverkehrsgesetz sind als besondere Entlastungsgründe die Schwarzfahrt und die unentgeltliche, nicht geschäftsmäßige Beförderung des Fahrgastes bekannt, als deren wichtigster Unterfall die Gefälligkeitsfahrt angesehen werden kann. Bedeutung haben weiterhin bei der Verletzung eines Insassen das Handeln auf eigene Gefahr und ausdrückliche oder stillschweigende Haftungsverzichte.

1. Die Schwarzfahrt

Der Halter verliert nicht die Haltereigenschaft, wenn ein Dritter gegen seinen Willen das Fahrzeug unbefugterweise

139) Vgl. Cass. civ., 24.1.1964, Bull. civ. 1964 II, Nr. 90; Cass. civ., 10.3.1966, Bull. civ. 1966 II, Nr. 328; Cass. civ., 24.1.1966, Bull. civ. 1966 II, Nr. 922.

140) Cass. civ., 10.3.1933, D.H. 1933. 233.

141) Rouen, 30.4.1958, Gaz. Pal. 1958.2.67.

142) Cass. civ., 20.3.1956, JCP 1956 II 9308.

143) Paris, 7.2.1964, JCP 1964 II 13593 Anm. Esmein.

144) Cass. civ., 11.12.1952, S. 1953.1.137.

145) Paris, 7.12.1961, D 1962. 694; Paris, 7.2.1964, JCP 1965 II 14593 Anm. Esmein.

146) Vgl. Mazeaud-Tunc, Bd. III, Nr. 2567 ff., 2599 ff.; Kamp, S. 161; Toulemon-Moore, S. 77 ff.

benutzt. Nach § 7 Abs. 3 StVG ist der unbefugte Fahrer aber anstelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Er haftet nach den Grundsätzen der Gefährdungshaftung. Deshalb kann er sich auch nur durch den Nachweis eines unabwendbaren Ereignisses von der Haftung befreien.¹⁴⁷⁾ Hat der Halter die Schwarzfahrt schuldhaft ermöglicht, bleibt auch seine Verantwortlichkeit unberührt, § 7 Abs. 3 Satz 1 StVG. Im einzelnen gilt folgendes:

Eine unbefugte Benutzung des Fahrzeugs liegt vor, wenn entgegen dem ausdrücklichen oder stillschweigenden Willen des Halters eine Fahrt gemacht oder eine erlaubte Fahrt anders als vom Halter vorgesehen durchgeführt wird.¹⁴⁸⁾ Wenn das Gesetz von einem Gebrauch des Kraftwagens "ohne Wissen und Wollen" des Berechtigten spricht, ist diese Ausdrucksweise nicht sehr genau. Gemeint ist eine Fahrt gegen den Willen des Halters, da auch die Kenntnis eine unbefugte Benutzung nicht ausschließt. Das Nichtwissen kann allerdings als Indiz für eine Schwarzfahrt verwandt werden, da ein Halter in der Regel Schritte unternimmt, wenn er von ihr erfährt.

Nicht jede Abweichung von den Vorstellungen des Halters über die Fahrt macht diese zu einer Schwarzfahrt. Vielmehr ist darauf abzustellen, ob der Halter bei verständiger Würdigung mit einer Abweichung von seinen Anweisungen einverstanden gewesen wäre.¹⁴⁹⁾ Bei dieser Prüfung ist in gewissem Umfange ein objektiver Maßstab anzulegen.¹⁵⁰⁾

Unbefugter Benutzer ist nicht nur der Fahrzeugführer, sondern jeder Beteiligte an der Schwarzfahrt.¹⁵¹⁾ Voraussetzung der Anwendung des § 7 Abs. 2 StVG ist aber, daß der Benutzer nicht selbst Halter wird, wie es z. B. beim Diebstahl der Fall ist.¹⁵²⁾ Wenn der Schwarzfahrer vom Fahrzeughalter für den Betrieb des Kraftfahrzeugs angestellt wurde, oder wenn der Halter

147) BGH, 29.9.1954, VRS 7, 432; Floegel-Hartung, § 7 StVG Rdn. 44.

148) Vgl. Wussow, Rdn. 732.

149) BGH, 16.4.1955, VersR 1955, 345.

150) Wussow, Rdn. 735.

151) BGH, 4.12.1956, BGHZ 22, 293 ff., 300 ff.; Larenz, Bd. II, S. 496.

152) Wussow, Rdn. 731; vgl. oben S. 29.

ihm das Fahrzeug überließ, haftet er nicht als Schwarzfahrer, § 7 Abs. 3 Satz 3 StVG. Für den Betrieb angestellt sind die Personen, die dazu bestimmt sind, mit dem Kraftwagen zu fahren,¹⁵³⁾ auch wenn es sich beim Fahren nicht um ihre ausschließliche Tätigkeit handelt. Das Fahrzeug ist einem anderen überlassen, wenn ihm die tatsächliche Benutzungsmöglichkeit eingeräumt wurde.¹⁵⁴⁾ Als typisches Beispiel kann es angesehen werden, wenn der Wagen in eine Werkstatt oder Sammelgarage gebracht wird und dort Probe- oder Rangierfahrten gemacht werden müssen.¹⁵⁵⁾

Neben dem Schwarzfahrer kann auch der Halter haften, wenn er die Schwarzfahrt schuldhaft ermöglichte, § 7 Abs. 3 Satz 1 StVG. Um ein Verschulden handelt es sich vor allem, wenn das Kraftfahrzeug nur mangelhaft verwahrt wurde oder das Fahrpersonal mit ungenügender Sorgfalt ausgewählt wurde. Der Halter muß alle nur denkbaren Maßnahmen treffen, um Dritten die unbefugte Benutzung des Fahrzeugs zu erschweren.¹⁵⁶⁾ Besonders Jugendliche müssen streng beaufsichtigt werden. Wenn der Halter die notwendige Sorgfalt nicht beachtet hat, haften er und der Schwarzfahrer als Gesamtschuldner, § 840 BGB. Im Innenverhältnis muß der Schwarzfahrer den Schaden allein tragen.¹⁵⁷⁾

Der Halter kann darüberhinaus für den während der Schwarzfahrt entstandenen Schaden nach § 823 BGB haften, wenn er nicht nur eine unbefugte, sondern von vornherein ungewöhnliche und gefährliche Benutzung ermöglichte. In diesem Fall ist die mangelhafte Sorgfalt nicht nur für die Benutzung, sondern auch für den sich anschließenden Unfall kausal.¹⁵⁸⁾ Der Halter haftet deshalb nach den allgemeinen Vorschriften, wenn er z. B. einem Jugendlichen, der schon wiederholt ohne Führerschein das Fahrzeug benutzte, grob fahrlässig eine erneute Fahrt ermöglicht.¹⁵⁹⁾

153) BGH, 30.5.1961, VersR 1961, 708; vgl. Geigel, Kap. 19, Rdn. 69; Wussow, Rdn. 738.

154) BGH, 10.3.1952, BGHZ 5, 269 ff.; Ruhkopf, DAR 1960, 342 ff.

155) OLG Celle, 8.11.1954, VersR 1955, 62; vgl. Geigel, a.a.O.

156) BGH, 30.5.1962, NJW 1962, 1579 f.; OLG Köln, 27.5.1966, VersR 1966, 1059.

157) Geigel, Kap. 19, Rdn. 79; Wussow, Rdn. 755.

158) BGH, 19.10.1965, VersR 1966, 97; vgl. Geigel, Kap. 19, Rdn. 76.

Die Beweislast für das Vorliegen einer Schwarzfahrt trägt der Halter. Gelingt der Beweis, muß der Geschädigte nun nachweisen, daß der Fahrer für den Betrieb angestellt war oder ihm der Wagen überlassen wurde.¹⁶⁰⁾

2. Die unentgeltliche nicht geschäftsmäßige Personenbeförderung

Nach § 8 a StVG entfällt die verschärfte Haftung des Halters und Kraftfahrzeugführers nach dem Straßenverkehrsgesetz, wenn die Verletzten unentgeltlich und nicht geschäftsmäßig beförderte Fahrgäste waren. Dies gilt neben Körperverletzungen auch für Sachbeschädigungen, wenn die beförderte Person die Sache an sich trug oder bei sich führte, § 8 a Abs. 1 Satz 2 StVG.

Als entgeltlich und geschäftsmäßig wird eine Personenbeförderung dann angesehen, wenn dem Beförderer durch sie ein mittelbarer oder unmittelbarer Vorteil entsteht, und sie zu einem dauernden und wiederkehrenden Bestandteil seiner Beschäftigung gemacht wird.¹⁶¹⁾ In der Regel wird es sich hierbei um die öffentlichen Verkehrsmittel der Bundesbahn, der Bundespost und der Gemeinden, die Kraftdroschken und Werksomnibusse handeln.¹⁶²⁾

Eine gelegentliche Mitnahme anderer Personen auch gegen Entgelt ist nicht geschäftsmäßig, solange nicht der Wille zur Wiederholung vorliegt.¹⁶³⁾ Die verschärfte Haftung nach dem Straßenverkehrsgesetz ist damit nicht nur dann ausgeschlossen, wenn eine Gefälligkeitsfahrt vorliegt, sondern auch schon bei jeder entgeltlichen nicht geschäftsmäßigen Personenbeförderung.¹⁶⁴⁾

3. Der Haftungsverzicht und das Handeln auf eigene Gefahr

Die Ersatzpflicht kann ihrem Grunde und Umfange nach durch

159) BGH, 2.2.1962, VersR 1962, 333.

160) Wussow, Rdn. 737.

161) Vgl. die Definition des Rechtsausschusses des Bundestages, abgedruckt bei Floegel-Hartung, § 8 a StVG, Rdn. 1.

162) Floegel-Hartung, § 8 a StVG Rdn. 1 f.; Wussow, Rdn. 767.

163) Floegel-Hartung, § 8 a StVG Ra.a.O.; vgl. Wussow, Rdn. 766ff.

164) Vgl. Hauß, VersR 1964, 470 f.

einen Haftungsverzicht und durch Handeln auf eigene Gefahr beschränkt oder gänzlich ausgeschlossen werden. Besonders bei Gefälligkeitsfahrten ergeben sich häufig zwischen den Beteiligten Rechtsbeziehungen, die einen Ausschluß oder eine Minderung der Haftung zur Folge haben.

Als Gefälligkeitsfahrt wird eine unentgeltliche, entgegenkommenderweise ausgeführte Beförderung angesehen, an der der Befördernde kein eigenes Interesse hat.¹⁶⁵⁾ Der Gefälligkeitscharakter einer Fahrt entfällt, wenn der Fahrgast den Betriebsstoff bezahlt¹⁶⁶⁾ oder Halter und Kraftfahrer den Beförderten im eigenen Interesse mitgenommen haben.¹⁶⁷⁾ Im Schrifttum¹⁶⁸⁾ ist die Frage erörtert worden, ob die Haftung im Falle einer Gefälligkeitsfahrt auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit oder auf eine diligentia quam in suis begrenzt werden kann. Eine solche Beschränkung der Haftpflicht wird aber überwiegend abgelehnt, da es keinen allgemeinen Rechtsatz gibt, daß bei Gefälligkeitsbeweisen nicht auch für leichte Fahrlässigkeit gehaftet werden muß.¹⁶⁹⁾

Vor Antritt der Fahrt können Kraftfahrer und Fahrgast ausdrücklich oder stillschweigend einen Ausschluß oder eine Beschränkung der Haftung vereinbaren, wenn es sich nicht um eine entgeltliche, geschäftsmäßige Personenbeförderung handelt, § 8 a Abs. 2 StVG. Aus einer Gefälligkeitsfahrt kann aber nicht ohne weitere Anhaltspunkte geschlossen werden, daß der Fahrgast auf mögliche Ansprüche verzichten will.¹⁷⁰⁾ Besondere Umstände, aus denen sich ein solcher Wille herleiten läßt, sind die persönlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten,¹⁷¹⁾ der Zweck der Fahrt¹⁷²⁾ und der Umstand, daß die Fahrt nur für den Beförderten unternommen wird.¹⁷³⁾

165) Böhmer, VersR 1964, 807 f.; v. Hippel, Festschrift von Hippel, S. 233 ff.; Kummer, S. 21.

166) OLG Stuttgart, 23.12.1958, MDR 1959, 388.

167) OLG München, 12.7.1960, VersR 1960, 1102; vgl. Kummer, a.a.O.

168) Vgl. Floegel-Hartung, § 8 a StVG Rdn. 6m.w.N.

169) Vgl. BGH, 5.3.1963, VersR 1963 586; BGH, 5.11.66, VersR 1967, 157; Geigel, Kap. 10, Rdn. 27; Wussow, Rdn. 1306.

170) BGH, 9.2.1957, VersR 1957, 299.

171) OLG Celle, 4.4.1960, MDR 1961, 55.

172) OLG Bamberg, 7.2.1952, DAR 1953, 33 f.

173) OLG Nürnberg, 19.2.1963, DAR 1963, 297.

Bei einem stillschweigend geschlossenen Vertrag kann es schwierig sein festzustellen, ob nur die Haftung für leichte oder auch für grobe Fahrlässigkeit ausgeschlossen werden sollte. Die Rechtsprechung nimmt in der Regel einen Verzicht auf die Haftung für leichte Fahrlässigkeit an.¹⁷⁴⁾

Den Fahrgast trifft ein Mitverschulden, daß nach § 254 BGB berücksichtigt wird,¹⁷⁵⁾ wenn er sich durch Handeln auf eigene Gefahr ohne gesetzlichen, beruflichen oder sittlichen Grund in eine Gefahr begibt, bei der er mit dem Eintritt eines Schadens rechnen mußte.¹⁷⁶⁾ Besonders bei Trunkenheitsfahrten wird sich ein nüchterner oder angetrunkener Fahrgast sein mitwirkendes Verschulden entgegenhalten lassen müssen.¹⁷⁷⁾

Wird bei einem Zusammenstoß ein Fahrgast verletzt, besteht grundsätzlich kein Unterschied zu der Schadensregelung bei der Verletzung eines unbeteiligten Dritten.¹⁷⁸⁾ Haben der Halter A, in dessen Fahrzeug sich der Geschädigte befand, und der Halter B schuldhaft gehandelt, oder haftet B nur nach § 7 Abs. 1 StVG, so sind beide Gesamtschuldner, § 840 BGB. Der Ausgleich richtet sich nach § 17 Abs. 1 Satz 1 StVG unter Berücksichtigung des Grades der Schadensverursachung. Trifft den Beförderer A kein Verschulden, hat B für den gesamten Schaden aufzukommen.¹⁷⁹⁾ Hat der Fahrgast dem A gegenüber auf die Geltendmachung von Ansprüchen verzichtet, und handelte A schuldhaft, kann der Beförderte von B vollen Ersatz verlangen. B hat dann aber trotz des Haftungsverzichtes des Insassen gegenüber A Regreßansprüche.¹⁸⁰⁾

174) BGH, 16.2.1955, VRS 8, 324 ff.

175) Früher wurde das Handeln auf eigene Gefahr als Einwilligung in die Schädigung verstanden. Dies hatte zur Folge, daß Ansprüche des Geschädigten in ihrer Gesamtheit entfielen; vgl. Kummer, S. 24 ff. Die Widerrechtlichkeit des schädigenden Verhaltens wird durch eine Einwilligung ausgeschlossen, soweit diese nicht gegen gesetzliche Verbote oder die guten Sitten verstößt. Unsittlich ist die Einwilligung in Gesundheitsbeschädigungen, wenn es sich nicht um ärztliche Eingriffe handelt. Möglich ist die Einwilligung in Sachbeschädigungen. Die Einwilligung als Haftungsausschlußgrund ist aber selten. Meistens wird es sich bei Vereinbarungen zwischen den Beteiligten vor dem Unfall um Haftungsverzichte handeln. Vgl. Geigel, Kap. 10, Rdn. 1 ff.; Wussow, Rdn. 24.

176) BGH, 8.1.1965, NJW 1965, 907 f.; BGH, 26.10.1965, VersR 1966, 40; vgl. BGH, 14.3.1961, BGHZ 34, 355 ff., 360 ff.

C. Vergleich

Der Entlastungsgrund der Schwarzfahrt, dem in Deutschland große Bedeutung zukommt, ist in Frankreich unbekannt, da jede Person, die den Kraftwagen gegen den Willen des Berechtigten benutzt, selbst "gardien" wird und nach Art. 1384 Abs. 1 C.c. haftet. Der ursprüngliche "gardien" verliert die Haltereigenschaft und wird von der Haftung frei, auch wenn er die unbefugte Benutzung des Fahrzeugs schuldhaft ermöglichte, da nach überwiegender Auffassung kein Kausalzusammenhang zwischen dem Ermöglichen der Schwarzfahrt und dem anschließenden Unfall besteht.

In Deutschland tritt im Gegensatz zu dieser Ansicht bei einer Schwarzfahrt kein Wechsel in der Person des Halters ein. Wenn der Schwarzfahrer vom Halter nicht für den Betrieb des Kraftfahrzeugs angestellt ist, ihm der Wagen nicht überlassen wurde oder der Halter die Benutzung nicht schuldhaft ermöglichte, so wird der Halter von der Haftung befreit.

Die unterschiedliche Regelung findet ihren Grund in der Ausgestaltung der Haltereigenschaft in beiden Ländern. Die französische Rechtsprechung neigt wegen der in Art. 1384 Abs. 1 C.c. zum Ausdruck gekommenen Haftung für vermutetes Verschulden dazu, einen Wechsel in der Person des "gardien" anzunehmen.¹⁸¹⁾ Als "gardien" haften soll nach Möglichkeit derjenige, der im Augenblick des Unfalls den Schadenseintritt verhindern konnte. Bei einer unbefugten Fahrt ist dies der Schwarzfahrer.

In Frankreich haben nach einer neuesten Rechtsprechung die Insassen gegen die sie befördernde Person die gleichen Ansprüche wie gegen Dritte. Sie können damit gegen den "gardien", in dessen Fahrzeug sie freundlicherweise befördert wurden, aus Art. 1384 Abs. 1 C.c. vorgehen. In Deutschland bleibt die

177) Geigel, Kap. 10, Rdn. 19; Wussow, Rdn. 1305.

178) Vgl. oben S. 109.

179) Vgl. Kummer, S. 23.

180) BGH, 3.2.1954, NJW 1954, 875 f.; Anm. G.-D. Reinicke, NJW 1954, 1641 f.

181) Vgl. oben S. 13, 20, 33 f.

verschärfte Halterhaftung nur im Falle einer entgeltlichen, geschäftsmäßigen Beförderung bestehen. In allen anderen Fällen kann der Insasse nur Schadensersatzansprüche geltend machen, wenn er das Verschulden des Halters oder Kraftfahrers, in dessen Fahrzeug er sich befand, nachweisen kann.

Der durch die Ablehnung der Gefälligkeitsfahrt als Entlastungsgrund erweiterte Schutz des Geschädigten läßt sich nur durch die Einstellung der französischen Rechtsprechung zur Kraftfahrzeughaftpflicht in den letzten 40 Jahren erklären. Als 1928 erstmals die Gefälligkeitsfahrt als Haftungsausschlußgrund angesehen wurde, hatte der Haftpflichtige mangels einer Versicherung in der Regel den Schaden allein zu tragen. Unter diesen Umständen erschien es gerechtfertigt, die Haftung des "gardien" auf schuldhaftes Verhalten zu beschränken. Nach Einführung der allgemeinen Versicherungspflicht hat der "gardien" den Schaden nicht mehr letztlich selbst zu tragen. Deshalb hat die französische Rechtsprechung, da sie nicht an eine mit § 8 a StVG vergleichbare Gesetzesbestimmung gebunden ist, nach Änderung der Verhältnisse ohne Schwierigkeiten ihre Einstellung zu der Gefälligkeitsfahrt als Entlastungsgrund ändern können.

Als Handeln auf eigene Gefahr wird in beiden Ländern die Übernahme eines besonderen Risikos angesehen, das in die normalen Verkehrsgefahren nicht eingeschlossen ist. Als typisches Beispiel gilt übereinstimmend der Fall, daß ein Fahrgast zu einem angetrunkenen Kraftfahrer in den Wagen steigt. Dem Handeln auf eigene Gefahr liegt nach Stoll¹⁸²⁾ in Deutschland und Frankreich folgender Gedanke zugrunde: Derjenige, der eine Gefahr verantwortlich schafft, ist unter Umständen von der ihm obliegenden Schutzpflicht entbunden, weil der gefährdeten Person die Tragung des Risikos zugemutet werden kann. Dies ist der Fall, wenn die Gefahr so groß ist, daß man von einem Selbstverschulden der beförderten Person sprechen kann. Die Minderung der Ersatzpflicht ergibt sich dann in Frankreich aus dem allgemeinen Gesichtspunkt, daß man sich Selbstverschulden zurechnen lassen muß, in Deutschland aus § 254 BGB,

182) Stoll, S. 366.

wo dieser Gedanke gesetzlich geregelt wurde.

Ein ausdrücklicher oder stillschweigender Haftungsverzicht ist in Frankreich im Gegensatz zu Deutschland vor Eintritt des Schadens nicht zulässig.

Wenn auch in Deutschland bei Gefälligkeitsfahrten die Haftung nach § 823 BGB bestehen bleibt, so läßt sich doch abschließend feststellen, daß neben der restriktiveren Auslegung der allgemeinen Entlastungsgründe auch die Ablehnung einer Haftungsbefreiung im Falle einer Gefälligkeitsfahrt und eines Haftungsverzichtes in Frankreich eine umfassendere Entschädigung des in seinen Rechtsgütern Verletzten gewährleistet.

Fünfter Teil: Inhalt und die Geltendmachung des

Schadensersatzanspruchs

A. Frankreich

1. Die Berechnung des Schadensumfangs

Der Schaden ist vom französischen Richter grundsätzlich konkret zu berechnen. Abzustellen ist auf die Auswirkungen des schädigenden Eingriffs, wie sie sich an den Rechtsgütern des Geschädigten darstellen.¹⁾ Dies gilt auch für die Ermittlung des entgangenen Gewinns.²⁾

Vom Grundsatz der konkreten Schadensberechnung bestehen aber einige Ausnahmen. Vor allem wenn der Schadensumfang erheblich von den persönlichen Verhältnissen der Beteiligten mitbestimmt wird, was vor allem bei Erwerbsschäden und Schmerzensgeld der Fall ist, stützen sich die Richter auf Tabellen und Erfahrungssätze.³⁾

Bei der Bemessung des materiellen Schadensumfangs wird auf den Urteilstag abgestellt. Für den immateriellen Schadensumfang ist der Zeitpunkt des Schadenseintritts ausschlaggebend, da die Höhe des Schadens bis zum Tage der Urteilsfällung häufig starken Schwankungen unterworfen ist.⁴⁾

Da der Geschädigte erst mit der Reparatur nach der Auszahlung der Entschädigung zu beginnen braucht, trifft das Risiko

1) Derrida, Nr. 49; Giese, S. 98; Heldrich, S. 121; Mazeaud-Tunc, Bd. III, Nr. 2393; der Kassationshof hebt jedes nicht konkret berechnete Urteil auf, da es gegen Art. 5 C.c. verstößt, wonach die Beurteilung eines Sachverhalts konkret vorzunehmen ist; Cass. civ., 3.11.1955, S. 1956. 89. Um der Nachprüfung zu entgehen, stellen die Gerichte deshalb nur kurz fest, sie hätten eine ausreichende Berechnungsgrundlage gehabt. Da der Kassationshof ein Urteil nur auf rechtliche Fehler hin untersuchen kann, hat er damit über den Schadensumfang keine Kontrollmöglichkeit.

2) Giese, S. 99; Savatier, Bd. II, Nr. 609.

3) Vgl. Dejean de la Batie, Nr. 345 ff., 349 ff., 383 ff., 397 ff. m.w.N.

4) Vgl. Carbonnier, Nr. 194; Derida, Nr. 76; Lalou, Nr. 181. Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 683.

einer Schadenserrhöhung z. B. durch Geldentwertung den Schädiger.⁵⁾ Zinsen in Höhe von 5 % können erst vom Tage der Urteilsverkündung an verlangt werden.⁶⁾

Eine Abänderungsklage aufgrund der Änderung von Umständen, die dem Urteil zugrunde gelegt wurden, ist zulässig, wenn die neuen Tatsachen nach der Urteilsverkündung auftraten, ihren Ursprung im schadensbegründenden Ereignis finden, eine Erhöhung des Schadens zur Folge haben und der Schadenersatz bisher in Form einer Rente gewährt wurde.⁷⁾ Da strenge Anforderungen an die Unkenntnis der Umstände gerichtet werden, die neu auftreten, und diese außerdem in direktem Zusammenhang mit dem Unfall stehen müssen, ist eine Abänderungsklage sehr selten.⁸⁾

Der Schaden ist in seiner Gesamtheit zu ersetzen ("réparation intégrale").⁹⁾ Damit darf der Geschädigte nach dem Schadenersatz weder Verlust noch Gewinn gemacht haben.¹⁰⁾ Eine Begrenzung auf Höchstbeträge findet nicht statt.

Grundsätzlich finden der Grad des Verschuldens und die Vermögenslage des Schädigers keine Berücksichtigung.¹¹⁾ In Wirklichkeit aber werden die Vermögenslage und wegen seiner zentralen Stellung im französischen Dekiktsrecht auch das Verschulden der Schadensberechnung zugrunde gelegt.¹²⁾ Solange sich nicht aus dem Urteil ergibt, daß diese Umstände die Schadenshöhe beeinflussen, hat der Kassationshof keine Möglichkeit einzuschreiten, da er nur überprüfen darf, ob überhaupt ein Schadenersatz zugesprochen werden kann, er aber, was die Höhe angeht, an die souveräne Schätzungsbefugnis des Tatsachenrichters gebunden ist.¹³⁾ Eine rechtliche Nachprüfung

5) Mazeaud-Tunc, Bd. III, Nr. 2419 f.

6) Cass. civ., 3.1.1963, Jur. Aut. 1963, 206.

7) Vgl. Carbonnier, Nr. 194. Derrida, Nr. 111, Lalou, Nr. 223ter ff.; Mazeaud-Tunc, Bd. I, Nr. 220 ff.; Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 674.

8) Seguela, Gaz. Pal., 1967, 1.118.

9) Cass. civ., 28.10.1954, Gaz. Pal. 1955.1.10.; Cass. civ., 15.1.1967, D 1957.161; vgl. Carbonnier, a.a.O.; Derrida, Nr. 10.

10) Derrida, Nr. 13.

11) Vgl. Cass. civ., 8.5.1964, JCP 1965 II 14140 Anm. Esmein; Carbonnier, a.a.O.; Colin-Capitant Bd. II, Nr. 1242; Mazeaud-Tunc, Bd. III, Nr. 2358 f., 2365, 2399 ff.

wird auch noch weiter dadurch erschwert, daß der immaterielle und materielle Schaden nicht getrennt, sondern global ("toutes causes confondues") in einem Betrag berechnet werden können.¹⁴⁾

Eine rein juristische Betrachtungsweise des Schadens, die eine Trennung von Vermögensschaden und Nichtvermögensschaden zur Folge hat, wird nach allgemeiner Ansicht der Vielfalt und Komplexität des menschlichen Lebens in seinem körperlichen, gefühlsmäßigen, familiären, sozialen und geistigen Dasein nicht gerecht. Eine getrennte Betrachtung der verschiedenen Schadens Elemente würde wegen der Einheit der menschlichen Persönlichkeit und der gegenseitigen Abhängigkeit der verschiedenen Lebensbereiche nach französischer Ansicht dazu führen, daß zum Teil doppelter Schadensersatz gewährt wird, da schwer trennbare Teile des menschlichen Lebens, die zusammen eine Einheit bilden, auseinander gerissen werden.¹⁵⁾

So logisch diese Argumentation erscheint, so schwer ist vorstellbar, wie man in der Praxis zu einem gerechten Ergebnis kommen will, wenn man nicht den Schaden in irgendeiner Form in seinen verschiedenen Elementen erfaßt.

2. Art und Weise der Ersatzleistung

Das französische Recht kennt die Naturalrestitution, die Leistung eines Äquivalents und den Geldersatz.¹⁶⁾ Da das Gesetz

12) Vgl. oben S. 57ff; Giese, S. 105; Mazeaud-Tunc, Bd. III, Nr. 2365; vgl. im übrigen zum Einfluß gesetzesfremder Entschädigungsvorstellungen bei Remé, S. 117 f.

13) Cass. crim., 11.3.1941, D 1941, 247

14) Paris 13.12.1956 D 1957 Somm. 134; Paris, 29.3.1957 JCP 1957 IV 95.

15) Borricand, Anm. zu Aix, 19.12.1963, D 1964. 296 ff., 298; Jauffret, S. 53.

16) Carbonnier, Nr. 194; Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 657 ff., Savatier, Bd. II, Nr. 593 ff., 597; der Leistung eines Äquivalents kommt besonders im Krisenfall Bedeutung zu, da hier oft eine Naturalrestitution nicht möglich ist und wegen der ständigen Geldentwertung ein Geldersatz dem Interesse des Geschädigten nicht gerecht wird. In diesem Fall wird die Leistung eines Äquivalents erforderlich, das soweit wie möglich dem zerstörten Gegenstand entspricht; vgl. Mazeaud-Tunc, Bd. III, Nr. 2319.

keine näheren Ausführungen über die Art und Weise des Schadensersatzes macht, ist dem Richter die Möglichkeit gegeben, nach freiem Ermessen und Berücksichtigung der Interessen der Beteiligten die Art der Schadensersatzleistung zu bestimmen. Er ist nicht an den Antrag des Klägers gebunden.¹⁷⁾ Da eine Naturalrestitution nicht immer möglich und da eine Abwicklung in Geld einfacher durchzuführen ist, steht diese im Vordergrund. Der Richter hat die Möglichkeit, den Geldbetrag in Form einer einmaligen Kapitalabfindung oder einer Rente zu gewähren.

Wenn nachteilige Auswirkungen auch in Zukunft zu erwarten sind, was bei Körperverletzungen häufig der Fall sein dürfte, wird er die Rentenform wählen. Sonst steht die Kapitalabfindung im Vordergrund. Wenn eine Kapitalsumme zugesprochen wird, ist der Betrag nicht um ein Viertel zu kürzen.¹⁸⁾ Er darf aber nicht so hoch bemessen sein, daß schon seine Erträge genügen, den Schaden auszugleichen.¹⁹⁾ Die Bindung der Rente an die Preise von Gold, Kohle oder anderer Werte ist durch die Verordnung vom 30.12.1958 nur noch bei Unterhaltsverpflichtungen für zulässig erklärt worden.

3. Die Vorteilsausgleichung

Aus dem Grundsatz des integralen Schadensersatzes ergibt sich, daß dem Geschädigten nur der tatsächlich entstandene Schaden ersetzt werden soll. Darüber hinausgehende Vorteile sind anzurechnen, auch wenn sie aus Leistungen Dritter entstehen, vorausgesetzt allerdings, daß sie aus dem gleichen Grunde geschuldet werden wie die Ersatzleistung oder daß eine gesetzliche Vorschrift die Anrechnung ausdrücklich vorsieht.²⁰⁾

Im Falle eines gesetzlichen Forderungsüberganges tritt das Problem der Vorteilsausgleichung nicht auf, da die Ansprüche

- 17) Cass. crim., 20.3.1952, D 259. 342; in der Lehre wird zum Teil vertreten, daß der Richter gebunden ist, wenn der Geschädigte Naturalrestitution fordert oder diese vom Schädiger angeboten wird; vgl. Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 680.
18) Cass. civ., 20.12.1966, D 1967. 669. Anm. Le Roy; Mazeaud-Tunc, Bd. III, Nr. 2328-2; die Gegenmeinung verlangt eine Kürzung um ein Viertel, da der Geschädigte aufgrund der sofortigen Auszahlung des Betrages besser gestellt ist.
19) Mazeaud-Tunc, a.a.O.
20) Lalou, Nr. 192 f.; Giese, S. 73; Heldrich, S. 122.

gegen den Schädiger im Augenblick der Leistung auf den Dritten übergehen und der Geschädigte nicht zweimal entschädigt wird.

Freiwillige Leistungen, die aufgrund von Billigkeitserwägungen und humanitären Überlegungen gemacht werden, können nicht zu Gunsten des Schädigers berücksichtigt werden, da sie nur gelegentlich des Schadenseintritts gewährt werden.²¹⁾

Leistungen von Lebens- und Unfallversicherungen braucht sich der Geschädigte im Falle von Personenschäden nicht anrechnen zu lassen.²²⁾ Bei Sachschäden tritt ein gesetzlicher Forderungsübergang ein, sofern die Vertragsparteien diese nicht ausbedungen haben.²³⁾

Die Nichtanrechnung von Versicherungsleistungen wird damit begründet, daß der Versicherte wegen seiner Beitragsleistungen aufgrund vertraglicher Beziehungen einen Leistungsanspruch erwirbt, der dem Schädiger nicht zugute kommen kann.

Pensionsansprüche und Beihilfen infolge von Arbeitsunfähigkeit gegen den Staat, die Gemeinden, sonstige juristische Personen des öffentlichen Rechts, die Sozialversicherung oder private Arbeitgeber müssen grundsätzlich angerechnet werden.²⁴⁾ Der Gesetzgeber geht in neueren Gesetzen dazu über, in diesen Fällen einen Forderungsübergang auszusprechen.²⁵⁾ Sofern eine gesetzliche Regelung noch nicht geschaffen wurde, fordert die Lehre eine freiwillige Forderungsabtretung.²⁶⁾ Die Rechtsprechung gibt zum Teil dem Leistenden einen direkten Schadenersatzanspruch gegen den Schädiger.²⁷⁾

21) Derrida, Nr. 53; Lalou, Nr. 119; Mazeaud-Tunc, Bd. I, Nr. 271.

22) Aus Art. 55 des Gesetzes vom 13.7.1930 ergibt sich, daß bei Personenschäden ein gesetzlicher Forderungsübergang auf den Versicherer nicht stattfindet. Vgl. Mazeaud-Tunc, Bd. I, Nr. 233 ff., 236; Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 693.

23) Art. 2 und Art. 31 des Gesetzes vom 13.7.1930.

24) Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 694; 25) Vgl. Art. 95, 96 der Verordnung vom 19.10.1945 bei Ansprüchen gegen die Sozialversicherung, abgelöst durch den Code de la Sécurité sociale, dessen Artikel 397 und 398 den Art. 95-96 der Verordnung wörtlichen entsprechen; vgl. Art. 68 des Gesetzes vom 30.10.1946 bei Arbeitsunfällen; Art. 14 des Gesetzes vom 20.5.1946 bei Ansprüchen von zivilen Kriegsgeschädigten; Art. 1 der Verordnung vom 7.1.1959 bei Ansprüchen gegen den Entschädigungsfonds ("fonds de garantie").

26) Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 697.

27) Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 550; Savatier, Bd. II, Nr. 586 m.w.N.

4. Der Drittschaden

Geschädigt ist häufig nicht nur der Verletzte, sondern auch Dritte können mittelbar aus der Verletzung oder dem Ableben einer Person materiellen und immateriellen Schaden erleiden. Im Code civil wird der Kreis der Anspruchsberechtigten nicht begrenzt. Auch bei einem Drittschaden finden die allgemeinen Voraussetzungen der Schadensanerkennung Anwendung.

Der Schaden muß gewiß ("certain") sein. Dies ist der Fall für einen Theaterbesitzer, dessen Hauptdarsteller verunglückt,²⁸⁾ oder für eine Verkehrsgesellschaft, deren Busse wegen der Blockierung einer Straße durch einen Unfall eine bestimmte Strecke nicht fahren können.²⁹⁾ Auch Arbeitgeber können durch Ausfall eines Arbeiters oder Angestellten einen Verlust erleiden, wenn sie z. B. vorübergehend einen Vertreter einstellen müssen.³⁰⁾ Nicht gewiß ist der Schaden eines Gläubigers, dessen Schuldner getötet wird.³¹⁾

Als weitere Voraussetzung der Schadensanerkennung muß hinzu kommen, daß der Schaden aus der Verletzung eines rechtlich geschützten Interesses ("intérêt légitime juridiquement protégé") entstand. Rechtlich geschützt ist ein Interesse dann, wenn es mit Recht und Sitte in Einklang steht und auf einem verwandtschaftlichen und ehelichen Band beruht.³²⁾

a) Der materielle Drittschaden

Einen materiellen Schaden erleidet ein Dritter vor allem, wenn er bis zum Unfall vom Verletzten oder Verstorbenen Unterhalt bezog. Die Rechtsprechung der Zivilgerichte gewährt einen Anspruch auf Leistung einer Unterhaltsrente gegen den Schädiger nur dann, wenn zwischen dem Getöteten und Dritten eine Unterhaltungspflicht, sei es aus Gesetz oder Vertrag, bestand. Der

28) Lyon, 26.1.1956, D 1958. 253 Anm. Gervésier.

29) Cass. civ., 28.4.1965, D 1965. 777 Anm. Esmein.

30) Vgl. v. Marschall, S. 103.

31) Paris, 6.3.1964 D 1964. 642 Anm. Esmein; vgl. Mazeaud-Tunc, Bd. I, Nr. 277-6.

32) Vgl. oben S. 50 f.

Ausfall freiwilliger Unterhaltsleistungen wird als nicht erstattungsfähiger hypothetischer Schaden angesehen.³³⁾ In der Lehre wird diese Unterscheidung abgelehnt.³⁴⁾ Abgestellt wird nur darauf, ob das verletzte Rechtsgut mit Recht und Moral in Einklang steht und der Schaden gewiß ist, was für den Fall einer tatsächlichen Unterhaltsleistung bejaht wird.³⁵⁾ Dieser in der Lehre vertretenen Auffassung hat sich auch die Strafkammer des Kassationshofes angeschlossen.³⁶⁾

Die Höhe des Anspruchs richtet sich nach der vom Verstorbenen oder Verletzten mutmaßlich erbrachten Unterhaltsleistung.³⁷⁾

Eine gesetzliche Unterhaltspflicht, wie sie von den Zivilgerichten verlangt wird, besteht nur zwischen Ehegatten, Verwandten in gerader Linie und Schwiegersohn oder Schwiegertochter einerseits und Schwiegereltern andererseits.³⁸⁾ Eine tatsächliche Unterstützung ist nicht erforderlich. Damit haben uneheliche Kinder, Verlobte und Konkubinen nach der Rechtsprechung der Zivilgerichte im Gegensatz zur Rechtsprechung der Strafgerichte, auch wenn sie tatsächlich Unterhalt bezogen, keinen Anspruch.³⁹⁾

Wegen des Widerstandes in der Lehre und Rechtsprechung scheinen die Zivilkammern vor allem bei Ansprüchen unehelicher Kinder im Falle des Todes des unterhaltleistenden Erzeugers in neuester Zeit großzügiger zu verfahren.⁴⁰⁾

- 33) Cass. civ., 21.10.1952, D 1952. 793.
Trifft den Verstorbenen oder Verletzten Mitverschulden, wird der Schädiger zum vollen Ersatz verurteilt, kann aber vom Verletzten oder im Falle der Tötung von dem Erben Regreß verlangen; vgl. Paris, 11.4.1957, Gaz. Pal. 1957.2.133.
- 34) Flour, D 1945. 293; Ripert-Boulanger, Bd. II, Nr. 989.
- 35) Vgl. Carbonnier, Nr. 172; Planiol-Ripert, Bd. VI, Nr. 549-2; Savatier, Bd. II, Nr. 550.
- 36) Cass. crim., 30.1.1958; Gaz. Pal. 1958.1.367.
- 37) Heldrich, S. 124.
- 38) Vgl. Mazeaud-Tunc, Bd. I, Nr. 277-3 m.w.N.
- 39) Vgl. Cass. civ., 10.10.1943, JCP 1945 II. 2893, Anm. Rodière; Cass. civ., 21.10.1952, D 1952. 793; Cass. civ., 4.3.1964, Gaz. Pal. 1964. 1. 392; Cass. civ., 7.4.1967, Gaz. Pal. 1967.2.177; vgl. Mazeaud-Tunc, Bd. I, Nr. 279 Anm. 3 m.w.N. A. A. Cass. crim., 20.1. und 24.2.1959, Gaz. Pal. 1959, 1. 210 und 277.
- 40) Cass. civ., 18.3.1965, Gaz. Pal. 1965.1.430.

Der Erbe kann vom Schädiger Ersatz der Beerdigungskosten verlangen, sofern sie dem gesellschaftlichen Rang des Opfers und seiner Familie entsprachen und als ortsüblich und angemessen angesehen werden können.⁴¹⁾

b) Der immaterielle Drittschaden

Der Gefühlsschaden ("atteinte aux sentiments de 'affection") bei Tod oder schwerer Verletzung naher Angehöriger ist unter Umständen erstattungsfähig. Auch hier wird von der Rechtsprechung der Zivilkammern des Kassationshofes verlangt, daß das Gefühl ein rechtlich geschütztes Interesse darstellt, das mit Recht und Moral in Einklang steht und auf verwandtschaftlicher oder ehelicher Bindung beruht. Hinzukommen muß, daß der empfundene Schmerz echt und tief ist. Bei Verwandten in gerader Linie wird ein Schmerz dieser Art vermutet,⁴²⁾ entferntere Verwandte müssen ihn nachweisen.⁴³⁾

Das Erfordernis verwandtschaftlicher Beziehungen kann zu eigenartigen Ergebnissen führen. Einmal wurde 16 Verwandten (Frau, Kindern, Enkelkindern, Schwiegersöhnen und Schwiegertöchtern) ein Schmerzensgeldanspruch zuerkannt.⁴⁴⁾ In einem anderen Fall wurde ein Ehemann, durch dessen Verschulden seine Frau zu Tode kam, verurteilt, seinen Schwiegereltern Schmerzensgeld zu zahlen, mit denen seine verstorbene Frau in sehr gespannten Beziehungen lebte.⁴⁵⁾

Nach Meinung der Zivilkammern des Kassationshofs scheiden Schmerzensgeldansprüche der unehelichen Kinder, Verlobten und Konkubinen aus.⁴⁶⁾ Demgegenüber erkennt die Strafkammer in diesen Fällen Ansprüche auf Ersatz des immateriellen Schadens an.⁴⁷⁾

Bei großer körperlicher Entstellung können auch im Falle eines Weiterlebens des Verletzten dessen nächste Verwandte Schmer-

41) Savatier, Bd. II, Nr. 545 ff., 554.

42) Vgl. Schwartz, S. 87.

43) Cass. crim., 2.2.1952, JCP 1953 II, 7354.

44) Amiens, 17.11.1931, S 1932.2.118; vgl. Lille, 28.3.1962, D 1962.431.

45) Avanches, 13.11.1961, Gaz. Pal. 1962.1.46.

46) Vgl. Cass. civ., 19.10.1943, D.C. 1944.14; Anm. Lalou; Cass. civ., 10.1.1963, D 1963.404; vgl. Lalou Nr. 159; Mazeaud-Tunc, Bd. I, Nr. 327; Rodière Nr. 1606, 1609.

zensgeld verlangen, sofern ihr Schmerz von besonders großer Intensität ist.⁴⁸⁾ Ein Ehepartner erleidet einen Gefühlsschaden, wenn ein so erheblicher Eingriff in die Substanz des Ehelebens vorliegt, daß man von einem solchen nicht mehr sprechen kann, wie z. B. bei Verlust der Zeugungsfähigkeit⁴⁹⁾ oder völliger Hilflosigkeit⁵⁰⁾ der Fall ist. Inwiefern das Erfordernis enger verwandtschaftlicher Beziehungen noch aufrechterhalten werden kann, seitdem bei Tod eines Rennpferdes⁵¹⁾ oder Hundes⁵²⁾ Schmerzensgeld gewährt wird, bleibt abzuwarten.

5. Die Geltendmachung des Ersatzanspruchs

Der Kläger hat die Voraussetzungen des haftungsbegründenden Sachverhalts zu beweisen. Hierzu zählen bei Ansprüchen aus Art. 1382 C.c. vor allem der Nachweis des Schadens, des Kausalzusammenhangs und des haftungsbegründenden Verhaltens. Stützt der Kläger seinen Anspruch auf die in Art. 1384 Abs. 1 C.c. zum Ausdruck gekommenen Haftungsvermutung, wird seine Beweislage erheblich verbessert. Kann der Kläger die Teilnahme des Kraftfahrzeugs am Unfall nachweisen, wird das Verschulden des "gardien" und der ursächliche Zusammenhang ("rôle activ") vermutet.⁵³⁾

Die aktive Rolle eines überholenden Kraftfahrzeuges z. B. wird vermutet, wenn ein Radfahrer vom Rad fällt⁵⁴⁾ oder ein Wagen gegen einen Baum fährt,⁵⁵⁾ wenn sie überholt werden. Wird die Windschutzscheibe eines Fahrzeugs während des Überholmanövers eines anderen Kraftwagens zerbrochen, wird angenommen, daß von diesem ein Stein aufgeschleudert wurde.⁵⁶⁾

47) Cass. crim., 6.7.1955, JCP 1955 II 8917; Cass. crim., 16.12.1954 JCP 1955 II 8505. Cass. crim., 20.11.1962 D 1963 Somm. 49.

48) Rodière, 1610; vgl. Sievers, S. 105.

49) Paris, 26.9.1956 D 1967 Somm. 6.

50) Cass. civ., 21.10.1960 D 1961 Somm. 18.

51) Cass. civ., 16.1.1962 D 1962. 199. Anm. Rodière.

52) Trib. civ., Caen, 30.10.1962, JCP 1962 II, 12954.

53) Mazeaud-Tunc, Bd. II Nr. 1680 ff., 1692 ff., 1697 ff.

54) Cass. civ., 17.1.1957 D 1957 Somm. 38; Cass. civ., 15.2.1957 D 1957 Somm. 55.

55) Cass. civ., 4.1.1957 D 1957. 283.

56) Cass. civ., 20.7.1955 Gaz. Pal., 1955.2.235.

Die Rechtsprechung⁵⁷⁾ sieht entgegen einer in der Lehre⁵⁸⁾ vertretenen Auffassung die Art. 1382 und 1384 Abs. 1 C.c. als selbständige Anspruchsgrundlagen an, die nebeneinander geltend gemacht werden können. Damit wird Art. 1384 Abs. 1 nicht als subsidiäre Anspruchsgrundlage gegenüber Art. 1382 C.c. angesehen.

Der Richter darf nicht über den Klageantrag des Klägers hinausgehen. Er muß deshalb die Klage abweisen, wenn der Kläger sich auf Art. 1382 C.c. stützt, den Nachweis des Verschuldens aber nicht führen kann, selbst wenn in diesem Fall ein Anspruch nach Art. 1384 Abs. 1 C.c. begründet wäre.⁵⁹⁾ In der Regel führen die Kläger deshalb beide Artikel nebeneinander auf und stellen es in das Ermessen des Gerichtes, auf welche Anspruchsgrundlage der Ersatzanspruch gestützt wird.⁶⁰⁾

Es ist eine allgemein geübte Gepflogenheit, zivilrechtliche Schadensersatzansprüche vor Strafgerichten im Adhäsionsverfahren geltend zu machen, wenn das Verhalten, das zum Unfall führte, auch gegen Strafgesetze verstieß. Dies gilt aber nur für Ansprüche aufgrund der Verschuldenshaftung des Art. 1382 C.c. Schadensersatz, gestützt auf die Haftungsvermutung des Art. 1384 Abs. 1 C.c., kann vor Strafgerichten nicht geltend gemacht werden.⁶¹⁾

57) Cass. Req., 9.6.1928, D 1928.1.153.

58) Mazeaud-Tunc, Bd. II, Nr. 1328-5, Bd. III, Nr. 2093.

59) Cass. civ., 21.11.1956, D 1957. 209 Anm. Savatier.
Es gilt in Frankreich wohl im Gegensatz zur deutschen Regelung in § 253 Abs. 2 ZPO nicht die Substanziierungs- sondern die Individualisierungstheorie. Die Individualisierungstheorie versteht unter "Angabe des Grundes des erhobenen Anspruchs" i.S.d. § 253 Abs. 2 ZPO die Angabe der Merkmale des Rechtsverhältnisses, durch welche es sich von anderen unterscheidet. Die Substanziierungstheorie sieht hierin Tatsachen, die die Begründetheit des Klageantrages rechtfertigen und den Anspruch als in der Person des Klägers entstanden erscheinen lassen. Der Kläger in Frankreich braucht aber nicht die gesetzlichen Bestimmungen aufzuführen, aus denen sich die Begründetheit seines Anspruchs ergibt. Es reicht aus, wenn die Klagebegründung konkludent darauf hinweist, aufgrund welcher Anspruchsgrundlage der Kläger Schadensersatz verlangt. Weist er darauf hin, daß der Beklagte durch unvorsichtiges oder einfach schuldhaftes Verhalten den Unfall verursachte, findet Art. 1382 C.c. Anwendung; legt er dar, daß das Fahrzeug des "gardien" am Unfall beteiligt war, ergeben sich die Ansprüche aus Art. 1384 Abs. 1 C.c. Vgl. Kamp, S. 68 m.w.N.

Die Teile eines unanfechtbaren Strafurteils, die für die Entscheidung wichtig und unabdingbar waren, binden den Zivilrichter in einem sich anschließenden Zivilprozeß.⁶²⁾ Wegen des unterschiedlichen Inhalts von Art. 1382 C.c. und Art. 1384 Abs. 1 C.c. kann im Falle eines strafrechtlichen Freispruchs eine zivilrechtliche Verurteilung nach Art. 1382 C.c. nicht mehr erfolgen; Ansprüche aus Art. 1384 Abs. 1 C.c. bleiben aber unberührt.⁶³⁾

Eine Anspruchskonkurrenz zwischen deliktischen und vertraglichen Ansprüchen ist ausgeschlossen, da die außervertragliche Haftung nur subsidiären Charakter hat.⁶⁴⁾ Vor allem beim Beförderungsvertrag kann sich der Verletzte nicht mehr auf die deliktische Haftung stützen, da die Verpflichtungen des Beförderers sehr weit gehen. Es handelt sich praktisch um eine Garantiehaftung mit dem Inhalt, den Reisenden heil und gesund zum Bestimmungsort zu bringen.⁶⁵⁾

Die Verjährungsfrist beträgt 30 Jahre und beginnt mit dem Tag, auf den das haftungsbegründende Ereignis fällt, Art. 2262 C.c. Wird durch die Schädigung gleichzeitig auch gegen ein Strafgesetz verstoßen, bestimmt Art. 10 Abs. 1 C. proc. pén., daß ein zivilrechtlicher Anspruch nach Ablauf der strafrechtlichen Verjährungszeit nicht mehr geltend gemacht werden kann. Die Verjährungsfrist beträgt bei Verbrechen 10, bei Vergehen 3 und bei Übertretungen 1 Jahr. Diese Regelung führt dazu, daß bei Straftaten die Verjährungszeit des Schadensersatzanspruches kürzer ist als bei nur leichtem Verschulden, das keinen Straftatbestand erfüllt. Die Strafkammern halten sich an diese Regelung, da die Straftat selbst ja auch verjährt ist. Die Rechtsprechung der Zivilkammern umgeht in den Fällen einer Sachbe-

60) Carbonnier, Nr. 196.

61) H., L. und J. Mazeaud, Bd. II, Nr. 612.

62) Pierson-de Ville, Bd. II, Nr. 213 bis.

63) Vgl. Savatier, Bd. I, Nr. 270 m.w.N.

64) Carbonnier, a.a.O.

65) Vgl. Colin-Capitant, Bd. II, Nr. 834, 1271.

schädigung Art. 10 Abs. 1 C. proc. pén. mit der Begründung, daß ein unter die Vorschriften des Zivilrechts fallendes Ereignis unabhängig von den Strafgesetzen beurteilt werden muß.⁶⁶⁾ Die kürzere strafrechtliche Verjährungsfrist findet aber bei Tötung und Körperverletzung Anwendung,⁶⁷⁾ da hier die Straftat im Vordergrund steht.⁶⁸⁾ Sie gilt aber nicht bei Ansprüchen aus Art. 1384 Abs. 1 C.c.

B. Deutschland.

1. Die Berechnung des Schadensumfangs

Der Geschädigte hat grundsätzlich Anspruch auf Ersatz des Gesamtschadens. Für die Haftung nach dem Straßenverkehrsgesetz enthält aber § 12 StVG eine Begrenzung des Personenschadens auf 250.000,-- DM Kapitalabfindung oder 15.000,-- DM Jahresrente und des Sachschadens auf 50.000,-- DM.

Die Schadenshöhe ist konkret zu ermitteln. Dem medizinischen festgestellten Grad der Erwerbsminderung kommt damit nur beschränkte Bedeutung zu. Ausschlaggebend ist letztlich nur, wie sich die Unfallfolgen im Einzelfall tatsächlich auswirken. Kann der Verletzte trotz medizinisch festgestellter Minderung der Erwerbsfähigkeit seinem Berufe weiter nachgehen, so hat er keinen Schaden.⁶⁹⁾ Eine Ausnahme von der konkreten Schadensberechnung wird nur bei Ansprüchen auf entgangenen Gewinn gemacht. Hier kann der Geschädigte neben der konkreten Berechnung auch abstrakt den entgangenen Gewinn nachweisen, den er nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge gemacht hätte.⁷⁰⁾

Der Zeitpunkt für die Ermittlung der Schadenshöhe ist der Tag der letzten mündlichen Verhandlung in der Tatsacheninstanz.⁷¹⁾

Die zu erwartende weitere Entwicklung des Schadens kann berücksichtigt werden. Bei merkantilem Minderwert wird der Schaden im Laufe der Zeit immer geringer. Deshalb sollen die bis zur

66) Vgl. Mazeaud-Tunc, Bd. III Nr. 2131/2132.

67) Cass. civ., 10.10.1957 D 1958 Somm. 4.

68) Mazeaud-Tunc, Bd. III, Nr. 2148 ff.

69) Vgl. oben S. 70

70) Fikentscher, S. 271 f.

71) Palandt-Danckelmann, vor § 249 Anm. 9.

letzten mündlichen Verhandlung in der Tatsachéninstanz vorgebrachten Umstände Berücksichtigung finden, die Schadenshöhe wird aber in diesem Zeitpunkt nicht festgelegt.⁷²⁾

Die Höhe des Ersatzanspruches richtet sich nicht nach dem Grad des Verschuldens oder den Vermögensverhältnissen des Schädigers. Da das Schmerzensgeld neben einem Ausgleich dem Geschädigten auch eine Genugtuung verschaffen soll, finden hier der Grad des Verschuldens und die persönlichen Verhältnisse der Beteiligten Berücksichtigung.⁷³⁾

Tritt im Falle der Verurteilung zu einer Schadensrente eine wesentliche Änderung der tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse ein, die für die Höhe und Dauer der Entschädigung maßgebend waren, können Schädiger oder Geschädigter nach § 323 ZPO auf Abänderung des Urteils klagen. In der Regel wird es sich neben Veränderungen in der Erwerbsfähigkeit vor allem um Umschwünge in der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung handeln.⁷⁴⁾ Nach dem Gesetz ist zur Abänderungsklage eine Verurteilung zu einer Rentenleistung erforderlich, sie wird aber auch bei Kapitalabfindungen aus wichtigem Grund anstelle einer Rente möglich sein,⁷⁵⁾ §§ 843 Abs. 3 BGB und 13 Abs. 2 StVG in Verbindung mit § 843 Abs. 3 BGB.

Darüberhinaus wird angenommen, daß § 323 ZPO einen allgemeinen Rechtsgedanken enthält, der auch im Falle einer Kapitalabfindung Anwendungen finden müsse.⁷⁶⁾

2. Die Art und Weise der Ersatzleistung

Die §§ 249 ff. BGB, die die Art und Weise der Ersatzleistung für das Bürgerliche Gesetzbuch regeln, gelten auch im Straßenverkehrsrecht.

Der Gesetzgeber geht von dem Vorrang der Naturalrestitution aus, gewährt aber einen Geldersatz in bestimmten Ausnahmefällen. Durch die Naturalrestitution, § 249 Satz 1 BGB, wird der Schädiger verpflichtet, den ursprünglichen Zustand so gut

72) Vgl. Wussow, Merkantiler Minderwert, S. 21 ff.; BGH, 3.10. 1961, NJW 1961, 2253.

73) Vgl. oben S. 71 ff.

74) Erman-Drees, § 843 Anm. 5c.

75) Thomas-Putzo, § 323 Anm. 2c.

wie möglich wieder herzustellen. Im Falle der Beschädigung einer Sache kann deshalb Ausbesserung verlangt werden. Ist eine vertretbare Sache zerstört worden, hat der Geschädigte einen Anspruch auf Lieferung eines gleichartigen und gleichwertigen Gegenstandes.

Bei Körperverletzung und Sachbeschädigung kann der Geschädigte anstelle der Herstellung den dazu erforderlichen Betrag verlangen, § 249 Satz 2 BGB.

Nach § 251 Abs. 2 BGB wird dem Schuldner eine Wahlmöglichkeit eingeräumt, wenn die Herstellung nur mit unverhältnismäßig großen Aufwendungen möglich ist.

Bei Unmöglichkeit oder Ungenügendheit der Naturalrestitution hat der Schädiger eine Entschädigung in Geld vorzunehmen, § 251 Abs. 1 BGB. Eine Unmöglichkeit liegt bei reinen Vermögens- und Geldschäden vor oder bei Minderung der Erwerbsfähigkeit oder Zerstörung und dauernder Entziehung einer nicht vertretbaren Sache.⁷⁷⁾ Nicht genügend ist die Herstellung, wenn der Wert der Sache nach der Reparatur geringer ist als vor der Beschädigung. Wenn es sich um ein Kraftfahrzeug handelt, wird diese Differenz durch den merkantilen Minderwert ausgeglichen.

Der Geschädigte kann zur Herstellung eine Frist setzen und nach deren Ablauf Ersatz in Geld verlangen, § 250 BGB.

Immaterielle Schäden, für die eine Naturalherstellung nicht möglich ist, sind im Rahmen des § 253 BGB in Geld zu ersetzen.

Wenn die Schadensersatzschuld auch zunächst Herstellungsschuld und nur hilfsweise Geldausgleichsschuld ist, so steht die Entschädigung in Geld im Vordergrund.⁷⁸⁾

Die normale Form der Geldentschädigung ist die Kapitalabfindung. Der Gesetzgeber hat aber in § 843 Abs. 1 BGB und § 13 Abs. 1 StVG bestimmt, daß der Schadensersatz wegen der Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit, wegen vermehrter Bedürfnisse sowie wegen Verlusts des Unterhaltspflichtigen

76) Vgl. Baumbach-Lauterbach, § 323 Anm. 5 B; Rosenberg, § 153 Anm. I 3; Wieczorek, § 323 Anm. D I a.

77) Larenz, Bd. I, S. 187.

78) Soergel-Siebert, §§ 249-253 Rdn. 36.

durch die Entrichtung einer Geldrente geleistet wird.

3. Die Vorteilsausgleichung

Der Geschädigte soll durch die Entschädigung nicht besser oder schlechter gestellt werden, als er ohne das schädigende Ereignis stände. Deshalb muß er sich alle Vorteile anrechnen lassen, die er gerade durch den Schadenseintritt erhält, d.h. die sich als adäquate Folge aus dem haftungsbegründenden Verhalten ergeben und deren Anrechnung dem Sinn und Zweck der Schadensersatzpflicht entspricht.⁷⁹⁾ Zu berücksichtigen sind Einnahmen des Verletzten, die sich aus einer anderweitigen Beschäftigung ergeben und Ersparnisse bei Kur- und Krankenhausaufenthalten oder bei Miete eines Ersatzfahrzeuges.⁸⁰⁾ Bei Naturalrestitution durch Lieferung eines neuen Kraftwagens sind vom Geschädigten die noch brauchbaren Teile oder der von ihnen erbrachte Erlös herauszugeben.⁸¹⁾

Besondere Wichtigkeit hat die Frage, inwieweit Zuwendungen Dritter anzurechnen sind.

Da freiwillige Leistungen Dritter in der Regel den Geschädigten begünstigen sollen, können sie zu Gunsten des Schädigers nicht angerechnet werden.⁸²⁾

Auch Leistungen zu denen ein Dritter vertraglich oder gesetzlich verpflichtet ist, finden keine Berücksichtigung.

Zahlungen der Versicherungen sind die Gegenleistung für gezahlte Prämien und es widerspräche dem Sinn und Zweck des Versicherungsvertrages, wenn diese letztlich dem Schädiger zugute kämen.⁸³⁾

Diese Grundsätze finden nicht nur bei Unfall-, Kranken- und Lebensversicherungen Anwendung, sondern gelten auch bei der Sozialversicherung.⁸⁴⁾

79) BGH, 15.1.1953, BGHZ, 325 ff., 328 ff.; BGH, 24.10.1956 BGHZ 22, 72 ff.; vgl. Esser, MDR 1957, 522 ff.; Larenz, Bd. I S. 162.

80) Vgl. oben S.

81) Larenz, Bd. I a.a.O.

82) BGH, 17.6.1953 BGHZ, 10, 107 ff., 109 ff.

83) Vgl. die ständige Rechtsprechung, z. B. RG 10.1.1935, RGZ 146, 287 ff., 289.

84) Vgl. Larenz, Bd. I S. 163; Wussow, Rdn. 1291.

Auch gesetzlich vorgesehene Leistungen, wie die Lohnfortzahlung nach den §§ 616 BGB, 63 HGB, 133 c Abs. 2 GewO, berühren die Schadensersatzpflicht des Haftpflichtigen nicht.⁸⁵⁾ Nicht anzurechnen sind auch öffentlich-rechtliche Unterstützungen und Versorgungen, wie die Altersinvalidenrente und Witwen- und Waisengelder.⁸⁶⁾

Die Bedeutung der Vorteilsausgleichung bei Leistungen Dritter hat in den letzten Jahren erheblich abgenommen, da der Gesetzgeber in zahlreichen Fällen einen Übergang des Schadensersatzanspruches auf den leistenden Dritten angeordnet hat.⁸⁷⁾

Über die Fälle der gesetzlichen Regelung der Forderungsabtretung hinaus wird aus dem Gesichtspunkt von Treu und Glauben eine allgemeine Abtretungspflicht der Forderungen gegen den Schädiger bei Gehaltsfortzahlung angenommen,⁸⁸⁾ da der Arbeitgeber wegen des Verbots des Drittschadensersatzes nicht selbst gegen den Schädiger vorgehen kann.⁸⁹⁾

4. Der Drittschaden

Neben dem unmittelbar Geschädigten kann ein Dritter nach dem Straßenverkehrsgesetz nur im Falle der Tötung des Unterhaltsverpflichteten und bei Tragung der Beerdigungskosten Schadensersatz verlangen, §§ 10 Abs. 1 Satz 2, 10 Abs. 2 StVG, die fast wörtlich mit § 844 Abs. 1 und Abs. 2 BGB übereinstimmen. Nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch verpflichtet darüberhinaus auch die Tötung oder Verletzung eines Dienstleistungsverpflichteten zum Schadensersatz, § 845 BGB.

Die Geltendmachung von Ersatzansprüchen bei Tötung des Unterhaltspflichtigen setzt voraus, daß der Getötete, sein Fortleben unterstellt, eine gesetzliche Unterhaltspflicht hatte und daß diese durch seinen Tod zum Erlöschen kam.⁹⁰⁾ Vertragliche und freiwillige Leistungen finden keine Berücksichtigung.⁹¹⁾

86) Vgl. Wussow, Rdn. 1288.

87) Vgl. die §§ 38 Abs. 1 BAT, 87a BBG, 52 BRRG, 67 VVG.

88) Vgl. Wussow, Rdn. 1013.

89) Vgl. Floegel-Hartung, § 11 StVG Rdn. 4.

90) Palandt-Gramm, § 844 Anm. 4.

91) Vgl. OLG Nürnberg, 5.10.1964, VersR 1966, 526.

Unterhaltsverpflichtet sind vor allem Ehegatten, §§ 1360 ff. BGB und §§ 58, 59 EheG, Verwandte in gerader Linie, §§ 1601 ff. BGB, und der Erzeuger gegenüber dem unehelichen Kind, § 1708 BGB.

Da die Ehefrau nach § 1356 Abs. 1 BGB den Haushalt in eigener Verantwortung führt und damit gemäß § 1360 Satz 2 BGB in der Regel ihrer Unterhaltspflicht nicht aber einer Dienstleistungspflicht nachkommt, steht ihr bei Verletzung ein eigener Schadensersatzanspruch wegen der Beeinträchtigung in der Führung des Haushalts zu. Neben seiner Ehefrau kann der Ehemann vom verantwortlichen Schädiger Schadensersatz nach § 845 BGB wegen Behinderung in der Haushaltsführung entgegen der bisherigen Rechtsprechung nicht mehr verlangen.⁹²⁾ Im Falle ihres Todes ergibt sich aus diesen Erwägungen, daß dem Ehemann und den Kindern wegen des Ausfalls der Getöteten in der Haushaltsführung allein ein Anspruch wegen Wegfall einer Unterhaltsverpflichteten zustehen kann, § 844 Abs. 2 BGB, § 10 Abs. 2 StVG.⁹³⁾

Die Beerdigungskosten hat in der Regel der Erbe zu tragen, § 1960 BGB. Diesem hat der Haftpflichtige die Aufwendungen für eine standesgemäße Beerdigung zu ersetzen, §§ 10 Abs. 1 Satz 2 StVG, § 844 Abs. 1 BGB, wobei vor allem auf die örtlichen Gebräuche, die wirtschaftlichen Verhältnisse und die Religionszugehörigkeit abzustellen ist.⁹⁴⁾

Bei schuldhafter Tötung, Körperverletzung und Gesundheitsbeschädigung hat der Schädiger einem Dritten im Falle einer unerlaubten Handlung Ersatz zu leisten, wenn diesem der Getötete oder Verletzte aufgrund Gesetzes zur Leistung von Diensten im Hauswesen oder Gewerbe verpflichtet war, § 845 BGB. Dienstleistungsverpflichtet sind Kinder gegenüber ihren Eltern, wenn sie in deren Hausstand leben und von ihnen erzogen und unterhalten werden, § 1617 BGB. Auch Ehegatten sind sich gegenseitig im Gewerbe zu Dienstleistungen verpflichtet, § 1356 Abs. 2 BGB. Die Höhe des Anspruchs

92) BGH, 25.9.1962, BGHZ 38, 55 ff.; BGH (GS), 9.8.1968, BGHZ 50, 304.

93) BGH, 26.11.1968, NJW 69/321 f.

94) Floegel-Hartung, § 10 StVG Rdn. 5.

bemißt sich nach den Aufwendungen, die der Dritte machen muß, um sich eine Hilfskraft zu besorgen.⁹⁵⁾ Es kommt nicht darauf an, ob die Dienst auch tatsächlich geleistet werden.⁹⁶⁾

Der immaterielle Drittschaden, z. B. das seelische Leid beim Tode naher Verwandter, berechtigt nicht zum Ersatz. Unter Umständen können die seelischen Schmerzen aber als unmittelbare Gesundheitsbeschädigung des Erschütterten angesehen werden.⁹⁷⁾ In diesem Falle handelt es sich aber nicht um einen Drittschaden, wenn auch der Schadensersatz in seiner praktischen Funktion einem immateriellen Drittschadensersatz sehr nahe kommt.⁹⁸⁾ Erforderlich ist eine kausale Beziehung zwischen dem Unfall und der Gesundheitsbeschädigung des Dritten. Diese wird angenommen, wenn das seelische Leid sehr ausgeprägt ist und sich unmittelbar auf das körperliche Wohlbefinden des Dritten auswirkt.⁹⁹⁾ Dem Anspruch wird stattgegeben, wenn der Vater vor den Augen des Kindes tödlich angefahren wird,¹⁰⁰⁾ oder wenn die Mutter nach Erlangung der Kenntnis vom tödlichen Verkehrsunfall ihres Kindes einen Nervenzusammenbruch erleidet.¹⁰¹⁾

Der mittelbar Geschädigte muß sich nach § 846 BGB ein Verschulden des Getöteten oder Verletzten entgegenhalten lassen. Es ist allgemein anerkannt, daß der in § 846 BGB enthaltene allgemeine Rechtsgrundsatz auch im Straßenverkehrsgesetz Anwendung findet,¹⁰²⁾

5. Die Geltendmachung des Ersatzanspruches

Der Kläger hat den haftungsbegründenden Sachverhalt zu beweisen, wenn seine Behauptungen bestritten werden. Im Rahmen der Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG heißt dies, daß der Geschädigte den Nachweis zu erbringen hat, daß der Beklagte Halter des

95) BGH, 3.12.1951, BGHZ 4, 123 ff., 130 ff.

96) Palandt-Gramm, § 845 Anm. 3.

97) Vgl. Enneccerus-Lehmann, S. 82; Erman-Drees, § 823 Anm. 5 d cc.

98) Heldrich, S. 140 Anm. 6.

99) OLG Köln, 26.11.1962, VersR 1964, 444.

100) OLG München, 4.3.1958, NJW 1959, 819.

101) Vgl. OLG München, 7.9.1962, VersR 1963, 666.

102) BGH, 27.6.1961, NJW 1961, 1966; Geigel, Kap. 5, Rdn. 69.

Fahrzeugs ist, bei dessen Betrieb sich der Unfall ereignete und daß durch den Kraftwagen ein Schaden verursacht wurde. Macht der Geschädigte Ansprüche aus unerlaubter Handlung, § 823 BGB, geltend, hat er dem Kraftfahrer auch Verschulden nachzuweisen.

Diese grundsätzliche Verteilung der Beweislast wird im gewissen Umfange zu Gunsten des Beweispflichtigen gemindert.

Das Gericht kann nach freiem Ermessen über den Kausalzusammenhang und die Höhe des Schadens entscheiden, wenn streitig ist, ob ein Schaden überhaupt entstand und auf welchen Umfang er sich beläuft, § 287 ZPO.¹⁰³⁾ Weiterhin wird die Beweislast durch den "Beweis des ersten Anscheins" erleichtert.¹⁰⁴⁾

Der Anscheinsbeweis beruht auf dem Grundsatz, daß sich bei einem typischen Geschehensablauf aufgrund allgemeiner Lebenserfahrung der Schluß ziehen läßt, daß z. B. ein Schadenseintritt adäquat kausal oder schuldhaft verursacht wurde. Bei einem Verstoß gegen Verkehrsvorschriften spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, daß das verkehrswidrige Verhalten für einen eingetretenen Schadenserfolg ursächlich ist.¹⁰⁵⁾

Fährt ein Fahrzeug gegen einen Straßenbaum, spricht der erste Anschein für eine schuldhafte Schadensverursachung durch den Kraftfahrer.¹⁰⁶⁾ Bestreitet der Beklagte, Halter des Kraftfahrzeuges zu sein, kann der Kläger durch den Nachweis seiner Eintragung bei der polizeilichen Zulassungsstelle den Beweis des ersten Anscheins erbringen, daß der Beklagte Halter d ist.

Die Beweiskraft des Anscheinsbeweises wird dadurch erschüttert, daß die Gegenpartei darlegt, daß im vorliegenden Fall eine ernsthafte Möglichkeit für einen anderen Geschehensablauf oder Tatumstand besteht.¹⁰⁷⁾ Der Anscheinsbeweis ändert nicht die materielle Beweislast, sondern erleichtert die Lage des Beweispflichtigen nur dadurch, daß Tatsachen aufgrund allgemeiner Lebenserfahrung als bewiesen angesehen werden.

Eine Beweiserleichterung ist auch die Zulassung der abstrakten

103) Vgl. Enneccerus-Lehmann, S. 88.

104) Esser, Bd. I S. 308.

105) Enneccerus-Lehmann, a.a.O.

106) BGH, 18.12.1952 BGHZ 8, 239 ff.

107) BGH, 18.12.1952, BGHZ 8, 239 ff., 240.

neben der konkreten Schadensberechnung im Falle von entgangenem Gewinn.

Wenn das schadensbegründende Verhalten verschiedene Haftungstatbestände verwirklicht, kann der Geschädigte die Ansprüche nebeneinander geltend machen, wie sich u. a. auch aus § 16 StVG ergibt.

Die Haftung nach dem Straßenverkehrsgesetz unterliegt der zweijährigen Verjährungsfrist von dem Zeitpunkt ab, von dem der Ersatzberechtigte Kenntnis von Schaden und Schädiger erhält, § 14 StVG. Ohne Kenntnis gilt die Dreißigjahresfrist von dem Tage an, an dem der haftungsbegründende Tatbestand verwirklicht wurde. Die Haftung aus unerlaubter Handlung verjährt bei Kenntnis von Schaden und Schädiger nach 3 Jahren, bei Unkenntnis nach 30 Jahren, §§ 852, 853 BGB.

Die Geltendmachung von zivilrechtlichen Schadensersatzansprüchen im Adhäsionsverfahren vor Strafgerichten ist auch nach deutschem Recht möglich, §§ 403 ff. StPO, aber im Gegensatz zu der Praxis in Frankreich völlig ungebräuchlich.¹⁰⁸⁾

C. Vergleich

Die Schadensberechnung ist in beiden Ländern konkret durchzuführen. In Deutschland wird von diesem Grundsatz in § 252 BGB eine Ausnahme gemacht, da der entgangene Gewinn auf konkrete oder abstrakte Art nachgewiesen werden kann.

Auch der französische Richter bedient sich abstrakter Berechnungsmethoden, wenn der Schaden im Einzelfall objektiv schwer abschätzbar ist. Stellt sich heraus, daß der geltend gemachte Schaden das übliche Maß überschreitet, stützt sich das Gericht auf allgemeine Erfahrungssätze. Obgleich dieses Verfahren vom Kassationshof abgelehnt wird, hat dieser nur selten die Möglichkeit, ein Urteil wegen der falschen Berechnungsmethode aufzuheben, da er nur über Rechtsfragen, d.h. über das Vorliegen, nicht aber den Umfang des Schadens Nachprüfungen anstellen

¹⁰⁸⁾ Wussow, Rdn. 1001, weist darauf hin, daß ihm kein Fall eines Adhäsionsprozesses bekannt geworden sei.

kann, sofern aus der Gerichtsentscheidung keine fehlerhaften Überlegungen zur Bemessung des Schadensumfangs ersichtlich sind. Um von vornherein allen Streitigkeiten aus dem Wege zu gehen, weisen die Gerichte im Urteil nur kurz darauf hin, daß sie bei der Berechnung des Schadensumfangs über ausreichende Unterlagen verfügt haben.

In Frankreich wird die Schadenshöhe im Zeitpunkt der Urteilsfällung, in Deutschland bei der letzten mündlichen Verhandlung in der Tatsacheninstanz festgelegt. Dieser Unterschied dürfte sich aber in der Regel nicht praktisch auswirken.

In beiden Ländern ist der gesamte Schaden zu ersetzen. Das Straßenverkehrsgesetz kennt allerdings Höchstbeträge.

Nicht berücksichtigt werden der Grad des Verschuldens und die Vermögenslage der Beteiligten. In Deutschland besteht von diesem Grundsatz eine Ausnahme für die Bemessung des Schmerzensgeldes. Wegen der souveränen Schätzungsbefugnis des französischen Richters ist der Einfluß gesetzesfremder Berechnungsgrundlagen auf die Höhe des Schadensersatzes von großer Bedeutung. Beim Vermögensschaden wirkt sich dieser Mißbrauch richterlicher Ermessenfreiheit nur beschränkt aus, da der materielle Schaden meistens objektiv meßbar ist. Hier kommt dem Verschulden insofern Bedeutung zu, als der französische Richter bei mehreren möglichen Ersatzpflichtigen das Verhalten der Person als kausal für den Schadenseintritt ansieht, die das größte Verschulden trifft.

Beim Schmerzensgeld haben die persönlichen Verhältnisse und vor allem der Grad des Verschuldens großen Einfluß auf die Höhe des Schadensersatzes.

Da der Code civil keine den §§ 249 ff. BGB entsprechende Vorschrift enthält, kann der Richter in Frankreich frei darüber entscheiden, ob die Naturalrestitution, die Leistung eines Äquivalents oder der Geldersatz dem Interesse der Beteiligten am besten gerecht wird. In der Regel wird auf Geldersatz erkannt. Wenn auch in Deutschland nach dem Willen des Gesetzgebers die Naturalrestitution im Vordergrund steht, so sind von diesem Grundsatz so zahlreiche Ausnahmen zugunsten einer

Geldentschädigung im Gesetz gemacht worden, daß praktisch die Rechtsprechung in beiden Ländern zu gleichen Ergebnissen kommt.

Die häufigste Form des Geldersatzes ist in beiden Ländern die Kapitalabfindung. Bei Dauerschäden, vor allem bei Minderung oder Aufhebung der Erwerbsfähigkeit und der Vermehrung der Bedürfnisse kann auch zu einer Rentenleistung verurteilt werden.

Eine Abänderungsklage bei Änderung der dem Urteil zugrunde gelegten Umstände ist in beiden Ländern möglich, wenn der Schadensersatz in Form einer Rente geleistet wird. Darüber hinaus wird in Deutschland in § 323 ZPO ein allgemeiner Rechtsgedanke gesehen, der auch bei Kapitalabfindungen zur Anwendung kommen soll. Während in Deutschland neben der Veränderung des Schadensumfanges auch ein Wandel in den allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnissen zu einer Abänderungsklage berechtigen kann, können in Frankreich nur solche Umstände Berücksichtigung finden, die im schadensbegründenden Ereignis selbst ihren Ursprung finden. Weiterhin kann in Frankreich die Abänderungsklage nur bei Erhöhung, in Deutschland daneben auch bei Minderung des Schadensumfanges geltend gemacht werden.

Aus dem Grundsatz des Ersatzes des Gesamtschadens wird in beiden Rechtsordnungen gefolgert, daß eine Bereicherung des Geschädigten nicht eintreten darf. Deshalb müssen Vorteile, die im Zusammenhang mit dem schädigenden Ereignis stehen, unter Umständen auf die Ersatzleistung des Haftenden angerechnet werden. Übereinstimmung herrscht darin, daß ein reiner Kausalzusammenhang zwischen dem Schadenseintritt und der Zuwendung eines Dritten zur Anrechnung nicht ausreicht. In Deutschland verlangt man neben der Adäquanz, daß die Berücksichtigung der Leistung dem Sinn und Zweck der Zuwendung entspricht, während man in Frankreich die gleichen Überlegungen anstellt, die auch schon zur Abgrenzung des direkten vom indirekten Schaden Anwendung finden. Da die Kriterien, die zur Unterscheidung zwischen direktem und indirektem Schaden führen, im wesentlichen den Voraussetzungen der Adäquanztheorie entsprechen¹⁰⁹⁾

109) Vgl. oben S. 98 ff.

und in beiden Rechtsordnungen bei der Vorteilsausgleichung vor allem auf den Zweck der Zuwendung abgestellt wird, werden praktisch gleiche Überlegungen angestellt. Vom Gesetzgeber in Deutschland und Frankreich wird darüber hinaus immer häufiger ein Forderungsübergang zugunsten des Versicherungsträgers oder Dienstherren angenommen, wodurch das Problem der Vorteilsausgleichung erst gar nicht auftritt.

In beiden Ländern sind unter bestimmten Voraussetzungen auch Dritte ersatzberechtigt, wenn sie durch die Verletzung oder Tötung einer Person mittelbar einen materiellen Schaden erlitten haben. Die Ausgangspunkte des Drittschadensersatzes sind aber in beiden Rechtsordnungen völlig verschieden. Während das französische Recht den Ersatz des Drittschadens grundsätzlich anerkennt, steht das deutsche Recht auf dem Standpunkt, daß der Drittschaden nur in gesetzlich besonders aufgeführten Ausnahmefällen erstattet werden kann, §§ 110 Abs. 1 Satz 2, 110 Abs. 2 StVG, 844 Abs. 1 Satz 2, 844 Abs. 2, 845 BGB.

Auch ein Schmerzensgeld kann der Dritte bei dem im deutschen Zivilrecht zum Ausdruck gekommenen restriktiven Ersatz des Nichtvermögensschaden nicht verlangen.

Da den Kreis der anspruchsberechtigten Dritten in Deutschland der Gesetzgeber begrenzte, mußte die französische Rechtsprechung einige Kriterien aufstellen, die eine uferlose Ausdehnung der Ansprüche Dritter verhinderten. Sie bediente sich dazu des Begriffs des rechtlich geschützten Interesses. Neben dem Einklang mit den Regeln von Recht und Moral muß sich das verletzte Interesse des Dritten auf ein rechtliches, verwandtschaftliches oder eheliches Band stützen. Dies bedeutet, daß die französische Rechtsprechung gezwungen ist, das Vorliegen eines Schadens zu verneinen, wenn sie die Ansprüche eines Dritten als nicht berechtigt ansieht. Im deutschen Recht wird demgegenüber ein Schaden bejaht, doch ist dieser nicht erstattungsfähig. Der von der Rechtsprechung entwickelte Schadensbegriff hat damit eine Abgrenzungsfunktion, die in Deutschland durch die Aufzählung der geschützten Dritten in § 10 StVG und

§ 845 BGB vorgenommen wird.¹¹⁰⁾

Die Lehre und die Strafkammer des Kassationshofs folgen der von den Zivilkammern des Kassationshofs entwickelten Definition des Schadens nicht. Nach dieser abweichenden Meinung soll auch beim Drittschaden auf die allgemeinen Voraussetzungen der Schadensanerkennung abgestellt werden.

Der Ersatz des seelischen Leides bei Verletzung oder Tod naher Angehöriger ist im Gegensatz zu der französischen Regelung in Deutschland ausgeschlossen. Unter Umständen kann aber auch hier eine seelische Erschütterung als Folge des Verkehrsunfalls eines nahen Verwandten ein Eingriff in die Gesundheit sein, der dann unmittelbar Ansprüche gegen den Haftpflichtigen gibt.

¹¹⁰⁾ Vgl. Giese, S. 112 f.

Sechster Teil: Der Haftungsgrund der Sachhalterhaftpflicht in

Frankreich und der Kraftfahrzeughalterhaftpflicht

in Deutschland

Nach Entstehung eines Schadens erhebt sich die Frage, ob der Geschädigte diesen allein zu tragen hat oder ob er ihn auf eine andere Person abwälzen kann. Die Haftbarmachung eines Dritten bedeutet eine Änderung der natürlichen Schadensverteilung und bedarf einer Begründung, die im Zurechnungsprinzip oder Haftungsgrund ("fondement de responsabilité") gesehen werden muß. Der Kausalzusammenhang allein ist kein ausreichendes Kriterium der Schadenszurechnung.¹⁾

Bei der Verschuldenshaftung ist die Haftbarmachung in der persönlichen Verantwortung für eigenes Tun begründet, da das Haftpflichtsubjekt in vorwerfbarer Weise fremde Rechtsgüter verletzt hat. Die Gefährdungshaftung, die in Deutschland neben der Verschuldenshaftung ein weiterer wichtiger Zurechnungsgrund ist, beruht auf dem Gedanken, daß bestimmte Personen eine gesteigerte soziale Verantwortung für einen gewissen Gefahrenbereich tragen.

Es ist in beiden Ländern unstreitig,²⁾ daß die Haftung nach Art. 1382 C.c. und § 823 BGB auf dem Verschuldensprinzip beruht. Übereinstimmend verpflichten schuldhaft, rechtswidrige Eingriffe in die geschützten Rechtsgüter anderer zum Schadensersatz.

In hohem Maße umstritten ist in Frankreich die Frage, ob Art. 1384 Abs. 1 C.c. auf dem Grundsatz der Verschuldenshaftung aufgebaut ist oder ein anderes, objektives Zurechnungsprinzip enthält. Ein Vergleich mit § 7 StVG kann interessante Aufschlüsse über den in Art. 1384 Abs. 1 C.c. zum Ausdruck gekommenen Haftungsgrundes geben.

1) Esser, Gefährdungshaftung, S. 93; Larenz, Bd. II, S. 485.

2) Vgl. oben S.35 ff., 41 ff.

A. Der Haftungsgrund der Sachhalterhaftpflicht in Frankreich

Es ist wiederholt versucht worden, eine einheitliche Theorie der Haftungsgründe zu schaffen. Die im Laufe der Zeit immer wieder entwickelten Gedanken entzündeten sich vor allem an der Frage, ob Art. 1384 Abs. 1 C.c. auf dem Verschuldensprinzip aufbaue oder eine reine Kausalhaftung zum Inhalt habe.

Die Risikotheorie ("la theorie du risque créé") beruht auf dem Gedanken, daß derjenige, der sich in seinem Interesse und zu seinem Vorteil einer Sache bedient, für die mit der Benutzung zusammenhängenden Schäden einzustehen hat.³⁾ Nach dieser Theorie wird der Haftungsgrund in Art. 1384 Abs. 1 C.c. nicht im Verschulden, sondern in der objektiven Verursachung eines Schadens gesehen.

Die Risikotheorie wird in der Lehre heute als allgemeines Prinzip des französischen Haftpflichtrechtes und auch als Haftungsgrund in Art. 1384 C.c. überwiegend abgelehnt.⁴⁾

Die herrschende Lehre geht davon aus, daß Art. 1384 Abs. 1 C.c. eine Haftung für vermutetes Verschulden ist.

Die Rechtsprechung hat zu diesem Streit keine Stellung genommen und sich ausdrücklich nicht zu der einen oder anderen Theorie bekannt.

Aus einer Vielzahl von Entscheidungen läßt sich aber der Schluß ziehen, daß nach Ansicht der Rechtsprechung die Haftungsgründe in den Artikeln 1382 und 1384 Abs. 1 C.c. verschieden sind.⁵⁾ Auch ein Wandel in der Ausdrucksweise der Rechtsprechung zeugt von den unterschiedlichen Haftungsprinzipien in beiden Vorschriften. Erst sprach sie von einer Verschuldens-, dann von einer Haftungsvermutung und seit etwa 10 Jahren von einer Haftung von Rechts wegen ("de plein droit")⁶⁾, also auch ohne Verschulden.

Auch eine Gegenüberstellung des haftungsbegründenden Sachverhalts und der Haftungsbefreiungsgründe zeigt, daß Art. 1384

3) Sáleilles, D 1897. 433; Josserand, Bd. II, Nr. 428; Savatier, Bd. I, Nr. 274 ff., 279, 326 ff., 330.

4) Vgl. Carbonnier, Nr. 192; Mazeaud-Tunc, Bd. I, Nr. 336 ff. m.w.N.

5) Vgl. oben S. 144 f.

6) Cass. civ., 18.10.1956, Gaz. Pal. 1956.2.365; Cass. vciv., 24.4.1958, Gaz. Pal. 1958.1.417.

zumindest teilweise eine Haftung ohne Verschulden ist.⁷⁾

Am besten wird man dem Inhalt des Artikel 1384 Abs. 1 C.c. gerecht, wenn man folgende Differenzierung vornimmt.⁸⁾

Man muß einmal die Fälle unterscheiden, in denen der "gardien" für die mangelhafte Beaufsichtigung des Kraftfahrzeuges durch ihn oder den Kraftfahrer haftet. Hier liegt ein Verschulden im Sinne des Art. 1382 C.c. vor. Um die Beweislast des Geschädigten zu mindern, wird zu seinen Gunsten vermutet, daß ein Verschulden vorliegt. Artikel 1384 Abs. 1 C.c. hat in diesem Falle nur eine Umkehrung der Beweislast zum Inhalt ("règle de preuve"). Gelingt es dem "gardien" nachzuweisen, daß der Unfall auf einer anderen Ursache beruht und daß er die äußerste Sorgfalt beachtet hat, wird er von der Haftung frei.

Daneben haftet der "gardien" für Schäden, die auf Fehler in der Beschaffenheit oder ein Versagen der Vorrichtungen zurückzuführen sind. Dies sind die Fälle, in denen in Artikel 1384 Abs. 1 C.c. eine unwiderlegbare Haftungsvermutung ausgesprochen wird. Hier ist Artikel 1384 Abs. 1 C.c. im Verhältnis zu Art. 1382 C.c. eine neue selbständige Anspruchsgrundlage. ("règle de fond").

B. Die Kraftfahrzeughalterhaftpflicht in Deutschland

Die Haftung des Kraftfahrzeughalters ist in § 7 Abs. 1 StVG ihrem Grundsatz nach als reine Gefährdungshaftung ausgestaltet. Derjenige, der durch ein berechtigtes mit besonderen Gefahren verknüpftes Verhalten andere schädigt, die sich diesen Gefahren im Verkehr ohne Abwehrmöglichkeiten aussetzen müssen, hat den entstandenen Schaden auch ohne Verschulden zu ersetzen.⁹⁾ Die Gefährdungshaftung wird auch als Preis bezeichnet, um den die Rechtsordnung auf das Verbot des Betriebes der Gefahrenquelle verzichtet.¹⁰⁾ Die Zweispurigkeit des Haftpflichtrechtes in Verschuldens- und Gefährdungshaftung ist vom

7) Vgl. oben S. 101 ff.

8) Aubry-Rau, Bd. VI, § 448 bis; Carbonnier, Nr. 192; Esmein, D 1960. 659 f.; Planiol-Ripert, Bd. VI, 625; Savatier, Bd. II, Nr. 507.

9) Vgl. Enneccerus-Lehmann, S. 928; Erman-Drees, vor § 823 Anm. 2 a.

10) Larenz, VersR 1963, 597.

Gesetzgeber bei Abfassung des Bürgerlichen Gesetzbuches nicht gesehen worden.¹¹⁾ Damit ist ein großer Teil des für das gesamte wirtschaftliche und soziale Leben wichtigen Haftpflichtrechtes außerhalb des Bürgerlichen Gesetzbuches geregelt. Das deutsche Recht kennt keine Generalklausel des Inhalts, daß jeder Inhaber eines gefährlichen Betriebes oder einer gefährlichen Anlage ohne Verschulden für den entstandenen Schaden haftet.

Wichtigstes Merkmal für die Gefährdungshaftung ist der Kausalzusammenhang zwischen Schaden und der spezifischen Sach- und Betriebsgefahr, für die der Haftpflichtige einzustehen hat. Im Straßenverkehrsrecht wird dies dadurch zum Ausdruck gebracht, daß der Schaden "bei dem Betriebe" des Kraftfahrzeuges eingetreten sein muß.

Die Halterhaftung nach § 7 Abs. 1 StVG wurde als reine Gefährdungshaftung ausgestaltet. Aus dem Haftungsausschlußgrund des unabwendbaren Ereignisses ergibt sich aber, daß dieses Prinzip nicht rein durchgeführt wurde. Nur wenn der Unfall auf einem Fehler in der Beschaffenheit oder auf einem Versagen oder Verrichtungen beruht, haftet der Halter ohne Verschulden. In allen übrigen Fällen kann er sich von der Haftung befreien, sofern er jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beachtet. Die Verantwortlichkeit des Halters ist zu einer verschärften und durch die Haftung für den Kraftfahrer erweiterten Verschuldenshaftung abgeschwächt.¹²⁾

C. Vergleich

In Deutschland ist es unstreitig, daß der Kraftfahrzeughalter in § 7 Abs. 1 StVG grundsätzlich nach den Voraussetzungen der Gefährdungshaftung in Anspruch genommen wird. Die herrschende französische Lehre geht davon aus, daß der Haftungsgrund des Art. 1384 Abs. 1 C.c. eine Haftung für vermutetes Verschulden des "gardien" ist.

Die französische Rechtsprechung hat sich zu dem in Art. 1384

11) Larenz, VbD. II, S. 484.

12) Larenz, Bd. II, S. 495.

Abs. 1 C.c. zum Ausdruck gekommenen Zurechnungsprinzip nicht geäußert. Aus der Ausgestaltung der Sachhalterhaftpflicht durch die Rechtsprechung ergibt sich aber, daß mit Ausnahme der Unterscheidungsfähigkeit des "gardien" rein objektive Erfordernisse die Haftung begründen. Man spricht deshalb auch in der Rechtsprechung seit kurzem von einer Haftung von Rechts wegen ("de plein droit"), was nur als Haftung ohne Verschulden verstanden werden kann. Damit beruht die Haftung des "gardien" auf einem der Gefährdungshaftung im deutschen Recht entsprechenden Haftungsgrund.

Es ist nicht richtig, die Risikohaftung in Frankreich und die Gefährdungshaftung unterschiedslos gleichzusetzen, wozu der deutsche Jurist neigt, da er jede vom Verschulden unabhängige Haftung als Gefährdungshaftung ansieht. Die Risikotheorie stellt die Haftung auf das Wagnis ab, das man läuft, wenn man seines Vorteils wegen eine Sache in seinen Gewahrsam nimmt, und müßte sinngemäß etwa mit "Lehre von der Gefahrtragung" übersetzt werden. Bei der Gefährdungshaftung stehen demgegenüber die Gefahren im Vordergrund, die man durch gefährliche Sachen oder Anlagen für andere schafft.

Das Prinzip der objektiven Verantwortung ist in Frankreich im Rahmen der Sachhalterhaftpflicht reiner durchgeführt als in Deutschland bei der Kraftfahrzeughalterhaftpflicht. Während die Haftung des Halters nach § 7 Abs. 2 StVG schon dann ausgeschlossen ist, wenn er die größtmögliche Sorgfalt beachtet hat und die Schadensursache nicht auf einen Fehler in der Beschaffenheit oder auf ein Versagen der Vorrichtungen zurückzuführen ist, tritt in Frankreich eine Entlastung nur ein, wenn der Kausalzusammenhang zwischen dem haftungsbegründenden Sachverhalt und Schaden durch ein äußeres Ereignis völlig unterbrochen wurde und der "gardien" obendrein die höchste Aufmerksamkeit zur Vermeidung des Schadenseintritts aufgebracht hat.

Ein Vergleich der Haftungsgründe in Art. 1384 Abs. 1 C.c. und § 7 Abs. 1 und Abs. 2 StVG zeigt damit, daß die Haftung des "gardien" strenger ist als die eines Kraftfahrzeughalters in Deutschland. Im Rahmen des Art. 1384 Abs. 1 C.c. generell

von einer Haftung für vermutetes Verschulden zu sprechen, erscheint deshalb deutschen Juristen befremdlich. Aber auch zahlreiche Autoren in Frankreich differenzieren neuërdings und sehen in Art. 1384 Abs. 1 C.c, zum Teil eine selbständige Anspruchsgrundlage ("règle de fond") und zum Teil eine Beweisregel für Art. 1382 C.c. ("règle de preuve").

Abschluß

1. Die Tendenz zur Ausweitung des Verkehrsoferschutzes

Übereinstimmend ist in beiden Ländern seit der Einführung der Motorisierung der Schutz der Geschädigten immer weiter ausgebaut worden. Diese Entwicklung ist in Frankreich besser zu verfolgen, da hier mangels einer sondergesetzlichen Regelung die Haftungsgrundlagen erst von der Rechtsprechung geschaffen werden mußten. Der lange Weg von der Haftung für unvermutetes Verschulden über die Haftungsvermutung bis zur Verantwortlichkeit von Rechts wegen hat gezeigt, daß die französischen Richter versucht haben, die Stellung des Geschädigten zu verbessern, ohne die Grundsätze des Haftpflichtsrechts zu gefährden.

Eine Tendenz zur Ausweitung des Verkehrsoferschutzes läßt sich auch in Deutschland feststellen, wenn auch nicht so deutlich wie in Frankreich, da der Gesetzgeber durch die Kodifizierung des Straßenverkehrsrechtes im Jahre 1909 ein Gesetz geschaffen hat, daß die meisten auftretenden Probleme auf befriedigende Weise löst. In diesem Zusammenhang kann z. B. erwähnt werden, daß der Haftungsausschlußgrund des unabwendbaren Ereignisses nicht mehr bei plötzlich auftretenden Ohnmachtsanfällen des Kraftfahrers zur Anwendung kommt. Auch die weite Auslegung des Betriebsbegriffes in § 7 Abs. 1 StVG zeugen von dieser Einstellung der Rechtsprechung.

Ihren Ursprung findet die Ausweitung der Haftpflicht in der Einführung der allgemeinen Haftpflichtversicherung. Der

deutsche Gesetzgeber hat den Einfluß der Haftpflichtversicherung auf die Haftpflicht einer aus Frankreich übernommenen Praxis entsprechend noch dadurch verstärkt, daß er dem Geschädigten das Recht gibt, Ersatzansprüche direkt gegen die Versicherung des Haftpflichtsubjektes zu richten, § 3 PflichtversicherungsG. Damit wird die ursprüngliche Individualhaftung immer mehr zu einer Kollektivhaftung der Gemeinschaft aller Autofahrer.

Wenn sich auch in Deutschland in den letzten Jahren eine Entwicklung der Rechtsprechung zugunsten des Geschädigten feststellen läßt, so kann man am Schluß dieser Arbeit doch erkennen, daß die Verkehrsoffer in Frankreich umfassender geschützt sind. Im Einzelfall wirkt sich neben der seltenen Entlastung des "gardien" durch Haftungsausschlußgründe vor allem die großzügige Zuerkennung von materiellen und immateriellem Schadensersatz aus.

2. Die Vorteile einer Kodifizierung des Kraftfahrzeughaftpflichtrechts

Am Ende dieser Arbeit ist es interessant, die Frage aufzuwerfen, ob es vorteilhafter ist, die Kraftfahrzeughaftpflicht gesondert in einem Spezialgesetz zu regeln, wie es in Deutschland geschah, oder in einem allgemeinen, generalklauselartigen Tatbestand der Sachhaftung zu belassen.

Eine Generalklausel ist in der Regel geschmeidiger und an verschiedenartige Sachverhalte besser anzupassen. Im übrigen müßte auch nicht für die typischen Merkmale der Gefährdungshaftung in jedem neuen Gesetz Stellung genommen werden. Letztlich entscheidend dürfte aber der Gesichtspunkt sein, der für eine Generalklausel spricht, daß die Tatbestände der Gefährdungshaftung nicht durch die Rechtsprechung weiter entwickelt werden können, da sie sondergesetzliche Bestimmungen sind, die einschränkend ausgelegt werden müssen, obgleich der technische und wirtschaftliche Fortschritt immer neue gefährliche Sachen in den Verkehr bringt. Deshalb ist die Rechtsprechung gezwungen, durch eine Aushöhlung des Ver-

schuldensbegriffes bei der Auslegung der überkommenen Deliktstatbestände zu sozialgerechten und billigen Ergebnissen zu kommen.¹³⁾

Ein typisches Beispiel einer solchen Ausdehnung der Verschuldenshaftung in Deutschland bilden die Verkehrssicherungspflichten.¹⁴⁾ Hier wird ein durch eine Sache hervorgerufener Schaden auf ein nur mittelbar ursächliches menschliches Unterlassen zurückgeführt. Weiterhin trägt die Rechtsprechung den Beweisschwierigkeiten des Geschädigten dadurch Rechnung, daß sie bei typischen Geschehensabläufen das Verschulden und den ursächlichen Zusammenhang durch den Beweis des ersten Anscheins als nachgewiesen ansieht.¹⁵⁾ Ein allgemeiner Sachhaftpflichtstatbestand, auch wenn er nicht ohne richterlichen Beurteilungsspielraum auskäme, würde einer Verwässerung der Verschuldenshaftung entgegenwirken.

Hierdurch soll aber nicht zum Ausdruck gebracht werden, daß der französische Gesetzgeber richtig handelte, wenn er die Regelung der Kraftfahrzeughaftpflicht bis heute nicht vorgenommen hat. Vielmehr sollte man in beiden Ländern versuchen, die allgemeinen Grundsätze der Haftung ohne Verschulden in einem Gesetz zusammenzufassen. Damit würde die Zweispurigkeit des Deliktsrechts in Haftung mit und ohne Verschulden besser zum Ausdruck gebracht.

Der Gesetzgeber müßte dann natürlich in sondergesetzlichen Bestimmungen die Eigenarten und typischen Merkmale der verschiedenen Sachhaftungstatbestände regeln. Im Rahmen der Kraftfahrzeughaftpflicht wäre es erforderlich, daß ein solches Gesetz z. B. den Kreis der Haftungsausschlußgründe aufführt und zu den Ansprüchen geschädigter Insassen Stellung nimmt.

Der Ausgangspunkt für eine Zusammenfassung der Fälle der Sachhalterhaftung in einem einzigen Gesetz ist in Frankreich günstiger als in Deutschland, da das französische Recht in Art. 1384 Cabs. 1 C.c., der allerdings in seiner augenblicklichen Form den Anforderungen an einen modernen Sachhaftungs-

13) Zweigert-Kötz, S. 62 f.

14) Vgl. Carbonnier, Nr. 192.

15) Vgl. Heldrich, S. 85.

tatbestand nicht mehr gerecht wird, eine ausbaufähige Vorschrift kennt. Der deutsche Gesetzgeber scheint demgegenüber keine allgemeine Haftungsgrundlage für alle Fälle der Sachhalterhaftpflicht schaffen zu wollen, wie sich aus der großen Zahl von neuen sondergesetzlichen Regelungen für gefährliche Sachen und Anlagen ergibt.

3. Reformprojekte

Die große Bedeutung der Kraftfahrzeughaftpflicht und ihre in zahlreichen Ländern mangelhafte gesetzliche Regelung hat einige Reformprojekte hervorgerufen. Es ist interessant festzustellen, daß an der Spitze der Erneuerung des Haftpflichtrechtes mit den Vertretern Frankreichs und der Vereinigten Staaten die Bürger zweier Länder stehen, in denen bei Kraftfahrzeugunfällen in weitem Umfange das allgemeine Deliktsrecht Anwendung findet.¹⁶⁾ Tunc, dessen Reformvorschläge international Aufsehen erregt haben, möchte eine generelle Haftungsvermutung mit dem Inhalt aufstellen, daß jede Person, die selbst durch eigenes Verhalten oder ihrer Sachen in die physische Integrität eines Menschen oder einer Sache eingreift, für den eingetretenen Schaden verantwortlich ist. Da gleichzeitig jeder Eigentümer eines Kraftfahrzeugs verpflichtet ist, eine Unfallversicherung abzuschließen, die die durch das Fahrzeug verursachten Schäden deckt, zielt das Projekt Tunc auf eine Ablösung des Haftpflichtrechts durch eine allgemeine Unfallversicherung.¹⁷⁾ Es ist nicht ausgeschlossen, daß diese Ideen sich zumindest im Bereich des Straßenverkehrsrechtes teilweise durchsetzen werden. Man wird Tunc nämlich zugeben müssen, daß z. B. im Rahmen der Haftungsausschlußgründe in beiden Ländern die Anforderung an die Sorgfaltspflicht häufig zu willkürlichen Ergebnissen führen und eine Art Garantiehaftung in Verbindung mit einer

16) Vgl. für die USA Artmaier, S. 1.

17) Art. 1 und 2 des Gesetzesvorschlags von Tunc, La Sécurité routière, S. 69; vgl. auch Tunc, Rev.trim.dr.comp. 1967, 773; Blaevoet, D 1966, chr. 113 m.w.N.; Marty, Rev.dr.cont. 1966, 79; Savatier, S. 1967, chr. 1; Starck, Rev.trim.civ., 1966, 635; Tunc, rev.trim.civ. 1967.1.; Tunc, Rev.int.dr.comp. 1967, 757 ff.

allgemeinen Versicherungspflicht für den Geschädigten und Schädiger klare Rechtsverhältnisse schaffen würde.

Die Reformvorschläge von Tunc finden in Deutschland weniger Anhänger als in Frankreich.¹⁸⁾ Die Kraftfahrzeughalterhaftpflicht führt nämlich nach allgemeiner Ansicht¹⁹⁾ zu befriedigenden Ergebnissen, die eine völlige Änderung nicht erforderlich machen. Auch Tunc²⁰⁾ stellt selbst fest, daß das Bedürfnis einer Reform, wie sie ihm vorschwebt, in Deutschland nicht so groß ist wie in Frankreich, da durch die Einführung der Gefährdungshaftung seine Vorstellungen zumindest teilweise verwirklicht sind. Er weist aber darauf hin, daß nach seiner Auffassung das deutsche Straßenverkehrsgesetz noch zu sehr der Verschuldenshaftung verbunden ist.

Da der augenblickliche Zustand in Deutschland als befriedigend angesehen wird, geht es auch nur darum, die deliktische Haftung elastischer zu gestalten und vor allem die Verbindung zwischen der Gefährdungshaftung und Verschuldenshaftung herzustellen. Im Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung und Ergänzung schadensrechtlicher Vorschriften werden die §§ 10-15 StVG dahin abgeändert, daß in Zukunft die Ersatzpflicht des Halters sich nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches über die Verpflichtung zum Schadensersatz im Falle einer unerlaubten Handlung bestimmt. Damit wird im Straßenverkehrsgesetz unmittelbar auf die §§ 842 ff. BGB verwiesen. Die Beschränkung auf Höchstbeträge soll aber auch weiterhin wirksam bleiben.

18) Vgl. Stoll, AcP 1966; 384; Weitnauer, Rev. int. dr. comp. 1967, 824; v. Hippel, NJW 1967, 1729 ff. scheint der einzige, der bisher den Versuch unternommen hat, die Reformvorschläge von Tunc auf deutsche Verhältnisse zu übertragen. Vgl. auch die rechtsvergleichende Untersuchung von v. Hippel, Schadensausgleich bei Verkehrsunfällen.

19) Weitnauer, a.a.O., S. 821 ff., 824.

20) Tunc, Rev. int. dr. comp. 1967. 773.

Anhang

Art. 1382: "Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer".¹⁾

Art. 1383: "Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence".

(deutsch) Jeder ist verantwortlich, nicht nur für den Schaden, den er durch sein positives Handeln, sondern auch für den, den er durch seine Nachlässigkeit oder seine Unvorsichtigkeit verursacht hat.

Art. 1384 Abs. 1: "On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde".

(deutsch) Man ist nicht nur für den Schaden verantwortlich, den man durch seine eigene Handlung verursacht, sondern auch für den, der durch die Handlung von Personen verursacht ist, für die man einstehen muß, oder durch Sachen, die man in seiner Obhut hat.

Abs. 2: "Toutefois, celui qui détient, à un titre quelconque, tout ou partie de l'immeuble ou des biens mobiliers dans lesquels un incendie a pris naissance, ne sera responsable, vis-à-vis des tiers, des dommages causés par cet incendie que s'il est prouvé qu'il doit être attribué à sa faute ou à la faute des personnes dont il est responsable."

(deutsch) Jedoch soll, wer unter irgendeinem Titel, ganz oder zum Teil ein Grundstück oder bewegliche Sache inne hat, worin eine Feuersbrunst ihren Ursprung genommen hat, Dritten gegen-

1) Deutsche Übersetzung von Heinsheimer, Art. 1382-1386 C.c., S. 439 ff.: Jede Handlung eines Menschen, die einem anderem einen Schaden verursacht, verpflichtet den, durch dessen Verschulden derselbe entstanden ist, ihn zu ersetzen.

über wegen der durch diesen Brand verursachten Schäden nur dann verantwortlich sein, wenn bewiesen wird, daß dieser seinem Verschulden oder dem Verschulden solcher Personen zuzuschreiben ist, für die er haftet.

Abs. 3: "Cette disposition ne s'applique pas aux rapports entre propriétaires et locataires, qui demeurent régis par les articles 1733 et 1734 Code civil."

(deutsch) Diese Vorschrift findet auf das Verhältnis von Eigentümern und Mietern keine Anwendung, das durch die Art. 1733 und 1734 des Code civil geregelt ist.

Abs. 4: "Le père, et la mère après le décès du mari, sont responsables du dommage causé par leurs enfants mineurs habitant avec eux."

(deutsch) Der Vater und nach dem Tode des Mannes auch die Mutter, sind für den Schaden verantwortlich, den ihre minderjährigen bei ihnen wohnenden Kinder verursachen.

Abs. 5: "Les maîtres et les commettants, du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés."

(deutsch) Dienstherrn und Geschäftsherren für den Schaden, den ihre Hausbediensteten und Angestellten in den ihnen übertragenen Geschäften verursachen.

Abs. 6: "Les instituteurs et les artisans, du dommage causé par leurs élèves et apprentis pendant le temps qu'ils sont sous leur surveillance."

(deutsch) Lehrer und Handwerker für den Schaden, den ihre Zöglinge und Lehrlinge während der Zeit, in der sie unter ihrer Aufsicht sind, verursachen.

Abs. 7: "La responsabilité ci-dessus a lieu, à moins que les père et mère et les artisans ne prouvent qu'ils n'ont pu

empêcher le fait qui donne lieu à cette responsabilité.

(deutsch) Die obige Verantwortlichkeit tritt ein, es sei denn, daß Vater und Mutter und Handwerker beweisen, daß sie die Handlung, für die sie verantwortlich gemacht werden sollen, nicht verhindern konnten.

Abs. 8: "En ce qui concerne les instituteurs, les fautes, imprudences ou négligences invoquées contre eux comme ayant causé le fait dommageable, devront être prouvées, conformément au droit commun, par le demandeur à l'instance."

(deutsch) Was die Lehrer betrifft, so muß der Beweis für ihr Verschulden, ihre Unvorsichtigkeit oder Nachlässigkeit, die dem schadensbegründenden Ereignis zugrunde liegt, vom Kläger nach den allgemeinen Regeln des Rechts erbracht werden.

Art. 1385: "Le propriétaire d'un animal, ou celui qui s'en sert, pendant qu'il est à son usage, est responsable du dommage que l'animal a causé, soit que l'animal fût sous sa garde soit qu'il fût égaré ou échappé."

(deutsch) Der Eigentümer eines Tieres oder der, der sich desselben bedient, ist, während er es in seinem Gebrauche hat, für den Schaden verantwortlich, den das Tier verursacht hat, mag sich nun das Tier unter seiner Aufsicht befunden haben oder verirrt oder entlaufen gewesen sein.

Art. 1386: "Le propriétaire d'un bâtiment est responsable du dommage causé par sa ruine, lorsqu'elle est arrivée par une suite du défaut d'entretien ou par le vice de sa construction."

(deutsch) Der Eigentümer eines Gebäudes ist für den Schaden verantwortlich, der durch dessen Einsturz verursacht wird, wenn dieser infolge eines Mangels der Unterhaltung oder eines Fehlers der Bauart eingetreten ist.

Abkürzungsverzeichnis

a. A.	anderer Ansicht
a.a.O.	am angegebenen Ort
Abs.	Absatz
AcP	Archiv für die civilistische Praxis
AF	alter Franc (bis 1958)
AG	Amtsgericht
Art.	Artikel
BAT	Bundesangestelltentarifvertrag
BB	Der Betriebs-Berater
BBG	Bundesbeamtengesetz
Bd.	Band
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen
BRRG	Beamtenrechtsrahmengesetz
Bull. civ.	Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation. Chambres civiles.
Bull. crim.	Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation. Chambres criminelles.
Cass. civ.	Urteil der Zivilkammern des Kassa- tionshofs
Cass. ch. ré.	Urteil der Vereinigten Kammern des Kassationshofs
Cass. crim.	Urteil der Strafkammer des Kassations- hofs
Cass. req.	Urteil der heute nicht mehr bestehen- den Chambre des requêtes des Kassa- tionshofs
C. c.	Code civil
C. proc. civ.	Code de la procedure civile
chr.	chronique
Clunet	Journal du droit international

D	Recueil Dalloz de doctrine, de jurisprudence et de législation
D. A.	Dalloz. Recueil analytique de jurisprudence et de législation
DAR	Deutsches Autorecht
D. C.	Dalloz. Recueil critique de jurisprudence et de législation
D. H.	Dalloz. Recueil hebdomadaire de jurisprudence
Diss.	Dissertation
DJT	Deutscher Juristentag
D. P.	Dalloz. Recueil périodique et critique de jurisprudence, de législation et de doctrine
FamRZ	Zeitschrift für das gesamte Familienrecht
Gaz. Pal.	La Gazette du Palais
GS	Großer Senat des Bundesgerichtshofs
JCP	Juris Classeur Périodique, La Semaine juridique
JR	Juristische Rundschau
JuS	Juristische Schulung
JW	Juristische Wochenschrift
JZ	Juristenzeitung
Kap.	Kapitel
LG	Landgericht
LM	Lindemaier - Möhring
MDR	Monatsschrift für deutsches Recht
m.w.N.	mit weiteren Nachweisen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
OGHZ	Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes für die Britische Zone in Zivilsachen
OLG	Oberlandesgericht
RabelsZ	Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht

RdK	Das Recht des Kraftfahrers
Rdn.	Randnummer
Rev. int. dr. comp.	Revue internationale de droit comparé
Rév. dr. cont.	Revue de droit contemporain
Rev. trim. civ.	Revue trimestrielle de droit civil
RG	Reichsgericht
RGZ	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen
RGBl.	Reichsgesetzblatt
RGRK	Reichsgerichtsrätekomentar
RVO	Reichsversicherungsordnung
S	Sirey
S.	Seite
Somm.	Sommaires
StGB	Strafgesetzbuch
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
Trib. civ.	Tribunal civil
Trib. comm.	Tribunal de commerce
Trib. corr.	Tribunal correctionnel
Trib. gr. inst.	Tribunal de grande instance
Trib. pol.	Tribunal de police
Trib. paix	Tribunal de paix
u. U.	unter Umständen
VAE	Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen
VersR	Versicherungsrecht
vgl.	vergleiche
VRS	Verkehrsrechts - Sammlung
VVG	Versicherungsvertragsgesetz
z. B.	zum Beispiel
ZPO	Zivilprozeßordnung
ZRP	Zeitschrift für Rechtspolitik

Literaturverzeichnis

- Artmaier, Edwin Die Haftung des Kraftfahrzeugeigentümers in den USA. Diss. München 1966.
- Aubry-Rau Droit civil francais. 6. Aufl., Bd. VI von Esmein, Paris 1951.
- Bach, Carlfritz Nochmals: Geltendmachung des merkantilen Minderwertes eines unfallgeschädigten Kraftfahrzeugs, VersR 1962, 309.
- Baumann, Jürgen Die Rechtswidrigkeit der fahrlässigen Handlung. MDR 1957, 646.
- Baumbach, Adolf - Zivilprozeß. 28. Aufl., München und Lauterbach, Wolfgang Berlin 1965.
- Batiffol, Henri Droit international privé. 4. Aufl., Paris 1967.
- Baur, Fritz Der Beseitigungsanspruch nach § 1004 BGB. AcP 160, 465.
- Bedour, Jean Précis des accidents d'automobile. 3. Aufl., Paris 1955.
- Beuthien, Volker Nutzungsausfall trotz eigener Betriebsreserve? NJW 1966, 1996.
- Bindokat, Heinz Mehrerlei Unrecht. JZ 1958, 553.
- Boehmer, Gustav Schadensersatzansprüche wegen Verletzung oder Tötung des im Haushalt oder Geschäft mitarbeitenden Ehegatten. FamRZ 1960, 173.
- Böhmer, Emil Zur Frage der Arbeitspflicht des Unfallverletzten gemäß § 254 Abs. 2 BGB. DAR 1952, 161.
Zum Begriff "bei dem Betrieb" im Hinblick auf ein stehendes Kraftfahrzeug. VersR 1958, 587.
Zum Entlastungsbeweis nach § 831 Abs. 1

- Satz 2 BGB. MDR 1958, 745.
Definition des Begriffs der Gefälligkeitsfahrt. VersR 1964, 807.
- Bott, Burchard Der Schutz des Unfallgeschädigten durch die Kraftfahrzeugpflichtversicherung. Karlsruhe 1964.
- Bötticher, Eduard Schadensersatz für entgangene Gebrauchsvorteile. VersR 1966, 301.
- Blaevoet, Charles Nouvelle orientation de notre système de responsabilité civile. D 1966. chr. 113.
- Bürger, Heinz Dieter Der Artikel 1384 Abs. 1 Code civil und die Entwicklung der "théorie du risque". Diss. Würzburg 1964..
- Bydlinski, Franz Probleme der Schadensverursachung nach dem deutschen und österreichischen Recht. Stuttgart 1964.
- v. Gaemmerer, Ernst Wandlungen des Deliktsrechts in "Hundert Jahre Deutsches Rechtsleben", Festschrift zum 100jährigen Bestehen des Deutschen Juristentages
- Cantzler, Klaus Die Vorteilsausgleichung beim Schadensersatzanspruch. AcP 156, 29.
- Carbonnier, Jean Droit civil. Bd. II, Les biens et les obligations, 3. Aufl., Paris 1962.
- Chapus, René Responsabilité publique et responsabilité privée. Les influences reciproques des jurisprudences administrative et judiciaires. Diss. Paris 1952, Paris 1953.
- Clasen, Zur rechtlichen Natur des Schmerzensgeldanspruchs. NJW 1957, 697.
- Cornu, Gérard Etude comparée de la responsabilité, délictuelle en droit privé et en droit

- Cornu, Gérard -
Foyer, Jean
Colin, Ambroise -
Capitant, Henri
Crispin, Karl
Cuche, Paul -
Vincent, Jean
Culioli, Marcel
Dalcq, R. D.
Dejean de la Batie,
Noel
Derrida, Fernand
Deutsch, Erwin
Düx, Josef Johann
Dunz, W.
- public. Diss. Paris 1949, Paris 1951.
Prodécure civile. Paris 1958.
Traité de Droit civil. Bd. II,
Paris 1959.
Kausalitätsprobleme im Bereich der uner-
laubten Handlungen nach deutschem und
französischem Recht. Diss. Saarbrücken
1953.
Procédure civile. 13. Aufl.,
Paris 1963.
"La location d' automobiles" in l'Auto-
mobile en Droit Privé, Paris 1965,
S. 137.
Traité de la responsabilité civile.
2. Aufl., Bd. I, 1967.
Appréciation in concreto et apprécia-
tion in abstracto en droit civil fran-
cais. Paris 1965.
"Dommages-Intérêts" in Dalloz, Réper-
toire de Droit Civil, Bd. II, Paris 1952.
Schutzbereich und Tatbestand des uner-
laubten Heileingriffs im Zivilrecht.
NJW 1965, 1985.
Begrenzung der Haftung aus abstrakter
Gefährdung wegen fehlender adäquater
Kausalität. JZ 1966, 556.
Entwicklung und Ausgestaltung der
Kraftfahrerhaftpflicht in Frankreich.
Diss. Köln 1954.
Das verkehrsrichtige Verhalten. NJW
1960, 507.

- Eißer, Georg Die Anerkennung der Persönlichkeit der Ehefrau im neuen Eherecht. FamRZ 1959, 177.
- Enneccerus, Ludwig - Recht der Schuldverhältnisse. 15. Aufl.,
Lehmann, Heinrich Tübingen 1958.
- Enneccerus, Ludwig - Allgemeiner Teil des Bürgerlichen Rechts.
Nipperdey, Hans Carl 2. Halbband, 15. Aufl., Tübingen 1960.
- Erman, Walter Handkommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. 4. Aufl., Münster 1967.
- Esser, Josef Schuldrecht, Bd. I, Allgemeiner Teil, 3. Aufl., Karlsruhe 1968.
Grundlage und Entwicklung der Gefährdungshaftung. München und Berlin 1941, zit. Gefährdungshaftung.
Zur Entwicklung der Lehre von der Vorteilsausgleichung. MDR 1957, 522.
- Fabricius, Fritz Ersatz des "merkantilen Minderwerts" bei Kraftfahrzeugunfällen. JuS 1962, 224.
- Fikentscher, Wolfgang Das Schuldrecht. Berlin 1965.
- Floegel, Johannes - Straßenverkehrsrecht. 16. Aufl., München und Berlin 1966.
- Hartung, Fritz
- Frener, Hans Die Sachhalterhaftpflicht des französischen Rechts (responsabilité du fait de la chose inanimée), insbesondere die Automobilhaftpflicht verglichen mit der schweizer Automobilhaftpflicht. Diss. Aarau 1931.
- Ganot, Jean La réparation du dommage moral. Diss. Paris 1924.
- Geigel, Reinhart Unabwendbares Ereignis und höhere Gewalt. RdK 1950, 37.

- Geigel, Reinhart -
Geigel, Robert
Der Haftpflichtprozeß. 13. Aufl.,
München und Berlin 1967.
- Gernhuber, Joachim
Die Mitarbeit der Ehegatten im Zeichen
der Gleichberechtigung. FamRZ 1958,
243.
- Giese, Herbert
"Dommages-intérêts" Schaden und Scha-
densersatz im französischen Recht. Diss.
Münster 1967.
- Givord, Francois
La réparation du préjudice moral. Diss.
Grenoble 1930.
- Goldman, Berthold
De la détermination du gardien respon-
sable du fait des choses inanimées. Diss.
Lyon 1946, Paris 1947.
Garde de la structure et garde de com-
portement. Festschrift Roubier, Bd. II,
S. 51. Paris 1961.
- Goré, Francois
"Responsabilité du fait des choses"
in Dalloz, Répertoire de Droit Civil,
Bd. IV, Paris 1954.
- Großfeld, Bernhard
Die Privatstrafe. Frankfurt und Berlin
1960.
- Haberkorn, Kurt
Wer ist Halter beim Verkauf eines Kraft-
fahrzeugs. DAR 1960, 4.
Geltendmachung des merkantilen Minder-
wertes eines unfallbeschädigten Kraft-
fahrzeuges. VersR 1962, 208.
- Haffter, Arthur
Die Motorzeughaftpflicht im schweizeri-
schen, deutschen, italienischen und
französischen Recht - eine rechtsverglei-
chende Darstellung. Diss. Zürich 1956.
- Hartung, Hansrudolf
Haftpflichtversicherung und Schmerzens-
geld. NJW 1957, 125.
- Hauss, F.
Die Haftpflicht bei Gefälligkeitsfahrten
im Motorfahrzeug nach französischem,

- deutschem und schweizerischem Recht.
VersR 1964, 470.
- Heinsheimer, Karl Die Zivilgesetze der Gegenwart. Bd. I, Frankreich, Code civil. Mannheim, Berlin, Leipzig 1932.
- Heldrich, Andreas Die allgemeinen Rechtsgrundsätze der außervertraglichen Schadenshaftung im Bereich der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Frankfurt/M., Berlin 1961.
Vergeudung von Freizeit als Vermögensschaden? NJW 1967, 1737.
- v. Hippel, Eike Die Haftung bei Gefälligkeitsfahrten, in Festschrift v. Hippel, S. 233. Tübingen 1964.
Zur Haftung bei Schwarzfahrten. VersR 1966, 507.
Schadensausgleich bei Verkehrsunfällen - Umriss eines neuen Systems. NJW 1967, 1729.
Schadensausgleich bei Verkehrsunfällen. Berlin, Tübingen 1968.
- Jauffret, Camille La responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles (étude comparée de droit espagnol, italien et français). Paris 1965.
- Josserand, Louis Cours de droit civil positif français. Bd. I, 3. Aufl. 1939.
- Kaden, Erich-Hans Zufall und höhere Gewalt im deutschen, schweizerischen und französischen Recht. RabelsZ 1967, 606.
- Kamp, Herbert Zur Haftung ohne Verschulden des Kraftfahrzeughalters (gardien de l'automobile) im französischen Recht. Diss. Saarbrücken 1961.

- Knoll, Ernst § 898 RVO schließt Schadensersatzansprüche gegen den Betriebsunternehmer nicht aus. MDR 1956, 532.
- Kummer, Heinz Die Haftpflicht bei Gefälligkeitsfahrten im Motorfahrzeug nach französischem, deutschem und schweizerischem Recht. Diss. Winterthur 1963.
- Lalou, Henri Traité pratique de la responsabilité civile. 6. Aufl., Paris 1962.
- Lamoureux, Pierre Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile. Diss. Paris 1951.
- Larenz, Karl Lehrbuch des Schuldrechts. Bd. I, Bd. II, 9. Aufl., München und Berlin 1968.
- Der Vermögensbegriff im Schadensersatzrecht. Festschrift für H. C. Nipperdey. Bd. I, S. 489. München und Berlin 1965.
- Die Schadenshaftung nach dem Wasserhaushaltsgesetz im System der zivilrechtlichen Haftungsgründe. VersR 1963, 596.
- Laurent, Principes du droit civil français. Paris-Bruxelles 1876.
- Lieberwirth, Ralf Das Schmerzensgeld. 3. Aufl., Heidelberg 1965.
- Luce, E.-P. La question du préjudice moral dans la jurisprudence administrative. JCP 1961 I 1645.
- Maase, Ulrich Zur Erstattungsfähigkeit von Ersatzwagenkosten bei nicht gewerbsmäßiger Vermietung. VersR 1959, 883.
- Marteau, M. La causalité dans la responsabilité civile. Diss. Aix 1914.
- Marty, Gabriel La relation de cause à effet comme condition de la responsabilité civile. Rev. trim. civ. 1939. 685.

- Marty, Gabriel La responsabilité en question. Rev. dr. cont. 1966, 79.
- Mazeaud, Henry, Léon und Jean Leçons de droit civil. Bd. II, Paris 1956.
- Mazeaud, Henri und Léon - Tunc, André Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle. Bd. I, 6. Aufl., 1965, Bd. II, III, 5. Aufl., Paris 1958, 1960.
- Meynier, Philippe La garde et son emplacement. Diss. Paris 1950.
- Mezger, Ernst Die Reform der Gerichtsverfassung, der Ausbildungsordnung und des Zivilprozesses in Frankreich. RabelsZ 1960, 24.
- Morel, René Traité élémentaire de la procédure civile. 2. Aufl., Paris 1949.
- Motulsky, Henri Die Zurechenbarkeit des Kausalzusammenhanges im französischen Schadensrecht. RabelsZ 1960, 242.
- Müller, Fritz Straßenverkehrsrecht. 21. Aufl., Berlin 1959.
- Nipperdey, H. C. Rechtswidrigkeit, Sozialadäquanz, Fahrlässigkeit, Schuld im Zivilrecht. NJW 1957, 1777.
- Oftinger, Karl Schweizerisches Haftpflichtsrecht. 2. Aufl., Zürich 1958-1962.
- Palandt, Otto Bürgerliches Gesetzbuch. 28. Aufl., München 1969.
- Pélisser, Jean Les garagistes, in L'automobile en droit privé, S. 351, Paris 1965.
- Pierron, Jacques Un préposé peut-il devenir gardien? JCP 1958 I 1437.
- Pirson, Roger - de Villé, Albert Traité de la responsabilité civile extracontractuelle. Bruxelles 1935.

- Planiol, Marcel Traité élémentaire de droit civil. Paris 1948.
- Planiol, Marcel -
Ripert, Georges Traité pratique de droit civil français. Bd. VI, von P. Esmein, 2. Aufl., Paris\$ 1952.
- Raiser, Thomas Adäquanztheorie nach dem Schutzzweck der verletzten Norm. JZ 1963, 462 ff. Haftungsbegrenzung nach dem Vertragszweck. Diss. Tübingen 1962.
- Rasehorn, Theo Der merkantile Minderwert von Unfallkraftfahrzeugen. NJW 1957, 1058.
- Referentenentwurf, Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung und Ergänzung schadensrechtlicher 'Vorschriften. Bd. I, Wortlaut; Bd. II, Begründung. Bonn 1967.
- Reinhardt, Rudolf Das subjektive Recht im § 823 Abs. 1 BGB. JZ 1961, 713.
- Remé, Thomas Die Aufgaben des Schmerzensgeldes im Persönlichkeitsschutz. Frankfurt/M., Berlin 1962.
- RGRK-Kommentar Das Bürgerliche Gesetzbuch mit besonderer Berücksichtigung der Rechtsprechung des Reichsgerichts und des Bundesgerichtshofs. 11. Aufl., Berlin 1959.
- Richter, Schuld im Zivilrecht. NJW 1958, 1171.
- Riezler, Erwin Internationales Prozeßrecht, Berlin, Tübingen 1949.
- Ripert, Georges Traité élémentaire de droit commercial. Bd. I, Paris 1959.
La règle morale dans les obligations. 4. Aufl., Paris 1949.
"Faute" in Dalloz, Répertoire de Droit civil, Bd. II, Paris 1952.

- Ripert, Georges -
Boulanger, Jean
Roche, Gabrielle
Rodière, René
Rosenberg, Leo
Ruhkopf, Rolf
Sander, Otfried
Savatier, René
Scherrer, Franz
Schmidt, Hans W.
Schmidt, Rudolf
Schmidt-Schlegel,
Hans Wilhelm
- Traité de Droit Civil. Bd. II,
Paris 1957.
- Les causes d' exonération de la respon-
sabilité civile contractuelle et
délictuelle. Diss. Grenoble 1950.
- "Responsabilité" in Dalloz, Répertoire
de Droit Civil, Bd. IV, Paris 1954.
zit. Responsabilité.
La responsabilité civile. Paris 1952.
- Lehrbuch des Deutschen Zivilprozeß-
rechts. 9. Aufl., München und Berlin
1961,
- Die Rechtsstellung des Halters beim
Fahrerwechsel auf angeordneter oder
unerlaubter Fahrt. DAR 1960, 342.
Über den Risikozuschlag. VersR 1965,
1033.
- Umfang und Berechnung der Schadensersatz-
leistung. Eine vergleichende Darstellung
der Rechte Deutschlands, der Schweiz,
Frankreichs und des anglo-amerikanischen
Rechtskreises. Diss. Tübingen 1948.
- Traité de la responsabilité civile.
2. Aufl., Paris 1951.
- Die Motorfahrzeughaftpflicht im fran-
zösischen Recht. Diss. Zprich 1959.
- Nichtigkeit von Schwarzarbeitsverträ-
gen. MDR 1966, 463.
- Praktisch wichtige Auswirkungen der
neuen Schuldtheorie im Zivilrecht.
NJW 1958, 488.
- Die Geldentschädigung für Nichtvermö-
gensschäden im deutschen, französischen
und englischen Recht. Diss. Tübingen 1950.

- Schneider, Egon Die Geltendmachung von Heilungskosten im Haftpflichtprozeß. MDR 1961, 101.
- Schneider, Tilmann Der Fonds de Garantie Automobile im Rahmen des Schutzes der Verkehrstopfer. Frankfurt/M., Berlin 1967.
- Schrammen, Siegfried Sind Lanztrecker und gleichartige Zugmaschinen langsame Kraftfahrzeuge? DAR 1952, 3.
- Schwartz, Renate Die Zufügung seelischen Schmerzes im französischen Recht. Diss. Köln 1965.
- Seguela, Georges L'accident d'automobile et le Marché commun. Gaz. Pal. 1967.1. doctr. 117.
- Sievers, Jochen Der Schutz des geschädigten Dritten durch die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung in europäischen Ländern - eine Übersicht über die rechtlichen Grundlagen. VersR 1961, 385.
Das Schmerzensgeld. Karlsruhe 1967.
- Soergel-Siebert Bürgerliches Gesetzbuch. 10. Aufl., Stuttgart 1967.
- Staudinger Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Bd. II, Teil 1 c, 11. Aufl., Berlin 1967.
- Starck, Boris Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée. Paris 1947.
Les rayons et les ombres d'une esquisse de loi sur les accidents de la circulation. Rev. trim. civ. 1966. 635.
- Stoll, Hans Der Rechtfertigungsgrund des verkehrsrichtigen Verhaltens. JZ 1958, 137.
Unrechtstypen bei Verletzung absoluter Rechte. AcP 1962, 203.

- Stoll, Hans Besprechung von John G. Fleming: The Law of Torts. AcP 166, 380.
Das Handeln auf eigene Gefahr - eine rechtsvergleichende Untersuchung. Berlin-Tübingen 1961.
Kausalzusammenhang und Normzweck im Deliktsrecht. Tübingen 1968.
- Thomas, Heinz -
Putzo, Hans Zivilprozeßordnung mit Gerichtsverfassungsgesetz und Einführungsgesetzen. 3. Aufl., München und Berlin 1968.
- Toulemon, André -
Moore, J. Le préjudice corporel et moral en droit commun. Paris 1957.
- Tunc, André Force majeure et absence de faute en matière délictuelle. Rev. trim. civ. 1946. 171.
La sécurité routière. Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation. Paris 1966.
Sur un projet de loi en matière d'accidents de la circulation. Rev. trim. civ. 1967. 1.
Les problèmes contemporains de la responsabilité civile délictuelle. Rev. int. dr. comp. 1967, 757.
- Véron, Michel La leçon de conduite et la responsabilité qui en découle, in l'Automobile en Droit Privé, S. 249. Paris 1965.
- Vogt, Alfons Zweierlei Schmerzen. ZRP 1969, 78 ff.
- Volkman, Kurt Die Haftung des Kraftfahrers in den europäischen Staaten. Frankfurt 1957.
- Voss, Georg Haltereigenschaft der öff. Verwaltung bei beamten- und privateigenen Kraftfahrzeugen. VersR 1955, 201.
- Weimar, Robert Probleme des merkantilen Minderwertes bei unfallbeschädigten Kraftfahrzeugen. DAR 1961, 270.

- Weimar, Wilhelm Ist ein Verletzter bei Gewährung der Heilungskosten durch einen Unterhaltspflichtigen nicht mehr geschädigt? JR 1954, 256.
Wann wird ein Dieb eines Kraftfahrzeuges zu dessen Halter? JR 1963, 378.
Sind Ausgaben Dritter für Krankenhausbesuche vom Schadensstifter zu erstatten? JR 1964, 296.
- Weitnauer, H. Remarques sur l'évolution de la responsabilité civile délictuelle en droit allemand. Rev. int. dr. comp. 1967, 807.
- Weller, Eberhard Ersatz des Brutto- oder Nettolohns. BB 1964, 136.
- Wieacker, Franz Rechtswidrigkeit und Fahrlässigkeit im bürgerlichen Recht. JZ 1957, 535.
- Wieczorek, Bernhard Zivilprozeßordnung. Berlin 1957.
- Wiethölter, Rudolf Der Rechtfertigungsgrund des verkehrsgerechten Verhaltens. Karlsruhe 1960.
- Wilts, Walter Gleichberechtigung und vermehrte Bedürfnisse im Sinne der §§ 843 Abs. 1 BGB, 11 StVG, 36 LuftVG und 3 RHG. VersR 1963, 305.
- Wussow, Werner Das Unfallhaftpflichtrecht. 9. Aufl., Köln, Berlin, Bonn, München 1967.
Ersatz von Sachschaden bei Kraftfahrzeugunfällen im Ausland. NJW 1964, 1881.
Der merkantile Minderwert. Frankfurt 1962.
- Zippelius, R. Erfolgsunrecht und Handlungsunrecht. NJW 1957, 1707.

Zeuner, Albrecht

Schadensbegriff und Ersatz bei Vermögensschäden. AcP 163, 380.

Zweigert, Konrad -
Kötz, Hein

Die Haftung für gefährliche Anlagen
in den EWG-Ländern sowie in England
und den Vereinigten Staaten von
Amerika. Tübingen 1966.

Lebenslauf

Geboren wurde ich am 25. 2. 1943 in Vechta/Oldenburg als erstes von vier Kindern des Oberstudienrates Bernhard Cromme und seiner Ehefrau Hildegard, geb. Klipper. Nach der Volksschule in Cloppenburg besuchte ich das staatliche Clemens-August Gymnasium in Cloppenburg und das Gymnasium Paulinum in Münster, wo ich 1962 das Abitur ablegte. Ich studierte Rechtswissenschaft an den Universitäten Münster, Lausanne und Paris. Am 15. März 1966 bestand ich das erste juristische Staatsexamen vor dem Prüfungsamt beim Oberlandesgericht Oldenburg. Seit dem 2. 5. 1966 bin ich im Vorbereitungsdienst im Oberlandesgerichtsbezirk Hamm.

